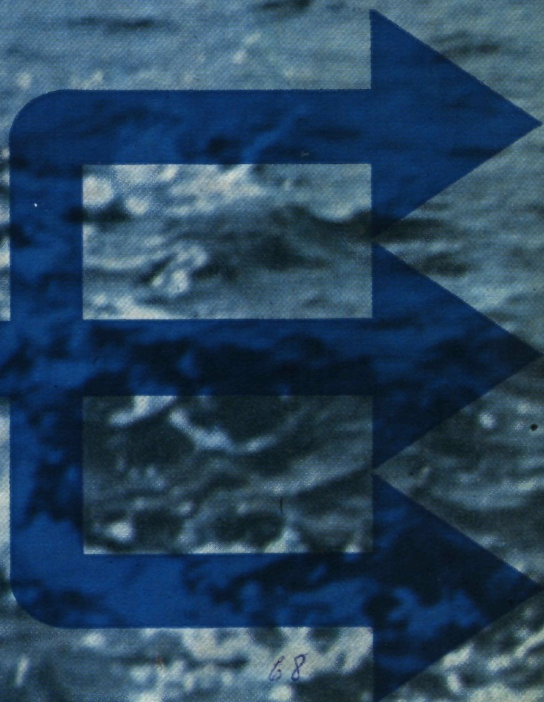


# neptunus



tweemaandelijks maritiem tijdschrift  
revue maritime bimestrielle.





Séquence : date HW - LW - HW - LW.

Légende : datum HW - LW - HW - LW.

Getijden te - Marées à Oostende, Douvres — 1h13, Boulogne — 1h04, Calais — 53 m., Duinkerke — 24 m., Nieuwpoort — 10 m., Blankenberghe + 17 m., Zeebrugge + 23 m., Knokke + 27 m., Vlissingen + 45 m., Terneuzen + 1h15, Antwerpen + 2h49, Hoek van Holland + 1h42, IJmuiden + 2h33.

Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
01 0126 0816 1356 2032	01 0240 0934 1513 2137	01 0217 0910 1448 2114	01 0258 0940 1519 2152	01 0303 0937 1519 2200	01 0402 1030 1615 2305
02 0211 0904 1444 2114	02 0320 1012 1552 2214	02 0253 0944 1522 2148	02 0330 1007 1547 2222	02 0337 1007 1550 2234	02 0446 1113 1659 2351
03 0257 0949 1531 2156	03 0359 1048 1629 2251	03 0328 1015 1554 2221	03 0400 1034 1615 2253	03 0412 1041 1624 2314	03 0537 — 1751 1204
04 0342 1033 1618 2237	04 0436 1123 1704 2328	04 0401 1044 1623 2252	04 0432 1105 1646 2333	04 0454 1126 1704 —	04 0637 0046 1856 1304
05 0427 1116 1702 2320	05 0513 1158 1741 —	05 0433 1113 1652 2326	05 0510 1149 1726 —	05 0549 0006 1809 1225	05 0746 0151 2006 1413
06 0512 — 1747 1200	06 0552 0009 1823 1240	06 0505 1146 1725 —	06 0605 0030 1833 1255	06 0705 0114 1938 1341	06 0856 0259 2113 1522
07 0558 0006 1836 1247	07 0641 0101 1920 1335	07 0545 0009 1810 1233	07 0734 0148 2031 1424	07 0830 0231 2059 1501	07 0959 0404 2214 1625
08 0651 0058 1932 1341	08 0747 0206 2038 1446	08 0642 0110 1926 1343	08 0915 0314 2155 1552	08 0943 0344 2202 1610	08 1055 0504 2308 1722
09 0752 0159 2035 1444	09 0913 0324 2205 1605	09 0816 0231 2123 1513	09 1027 0431 2251 1659	09 1041 0447 2254 1707	09 1145 0557 2359 1817
10 0900 0308 2141 1550	10 1035 0442 2313 1718	10 0958 0359 2241 1639	10 1121 0530 2334 1749	10 1130 0540 2339 1755	10 — 0648 1232 1910
11 1008 0417 2244 1655	11 1136 0548 — 1815	11 1106 0513 2332 1743	11 — 0617 1204 1830	11 — 0627 1214 1841	11 0049 0737 1318 2002
12 1109 0521 2337 1751	12 0001 0640 1220 1857	12 1154 0609 — 1828	12 0012 0659 1243 1910	12 0022 0712 1255 1927	12 0139 0825 1405 2054
13 1158 0616 — 1839	13 0037 0720 1256 1931	13 0009 0652 1233 1904	13 0048 1739 1230 1950	13 0105 0756 1336 2013	13 0231 0912 1453 2146
14 0020 0701 1237 1917	14 0108 0755 1331 2004	14 0042 0729 1309 1939	14 0127 0821 1359 2033	14 0150 0841 1419 2101	14 0324 0959 1543 2237
15 0055 0739 1312 1950	15 0141 0831 1406 2039	15 0116 0807 1345 2016	15 0208 0904 1440 2116	15 0239 0926 1505 2150	15 0419 1047 1634 2328
16 0127 0814 1317 2023	16 0216 0910 1445 2119	16 0251 0847 1423 2056	16 0253 0947 1523 2200	16 0330 1012 1554 2241	16 0513 1136 1727 —
17 0200 0849 1424 2058	17 0255 0952 1527 2200	17 0231 0929 1503 2137	17 0340 1029 1608 2246	17 0426 1101 1647 2337	17 0610 0020 1824 1229
18 0237 0928 1505 2137	18 0337 1034 1609 2240	18 0313 1011 1545 2218	18 0432 1115 1657 2340	18 0527 1156 1748 —	18 0709 0115 1925 1329
19 0317 1009 1547 2218	19 0421 1116 1653 2320	19 0358 1052 1628 2259	19 0531 — 1757 1210	19 0636 0040 1859 1300	19 0812 0215 1929 1434
20 0400 1053 1632 2300	20 0506 1158 1739 —	20 0445 1134 1715 2347	20 0645 0048 1920 1322	20 0753 0149 2016 1414	20 0914 0318 2132 1540
21 0444 1137 1718 2343	21 0557 0005 1834 1249	21 0539 — 1810 1225	21 0819 0210 2056 1450	21 0906 0303 2127 1530	21 1013 0418 2231 1641
22 0531 — 1809 1225	22 0701 0106 1946 1358	22 0648 0052 1929 1338	22 0947 0338 2212 1618	22 1010 0413 2226 1637	22 1105 0514 2322 1737
23 0624 0031 1907 1320	23 0828 0230 2121 1524	23 0826 0221 2116 1511	23 1052 0456 2307 1725	23 1102 0512 2314 1730	23 1150 0602 — 1825
24 0728 0133 2016 1428	24 1006 0403 2247 1650	24 1006 0356 2239 1643	29 1141 0554 2348 1811	24 1145 0558 2355 1813	24 0006 0644 1229 1909
25 0845 0250 2133 1544	25 1122 0526 2345 1800	25 1116 0519 2334 1754	25 — 0637 1219 1846	25 — 0636 1220 1851	25 0044 0722 1304 1949
26 1006 0411 2247 1657	26 — 0631 1216 1852	26 — 0621 1206 1840	26 0023 0710 1250 1918	26 0029 0710 1252 1928	26 0120 0757 1338 2026
27 1118 0526 2347 1801	27 0029 0721 1259 1931	27 0014 0705 1244 1913	27 0055 0740 1319 1950	27 0102 0742 1322 2003	27 0155 0831 1412 2102
28 — 0630 1216 1855	28 0106 0801 1337 2005	28 0048 0739 1316 1943	28 0125 0809 1348 2023	28 0135 0314 1353 2039	28 0231 0904 1447 2137
29 0035 0725 1305 1940	29 0141 0836 1412 2039	29 0119 0810 1347 2015	29 0157 0839 1418 2056	29 0209 0846 1426 2114	29 0309 0940 1524 2214
30 0118 0812 1350 2021		30 0151 0841 1418 2048	30 0230 0908 1448 2128	30 0244 0918 1500 2149	30 0350 1018 1603 2252
31 0159 0854 1432 2059		31 0224 0911 1449 2121		31 0322 0952 1536 2225	





neptunus paraît 6 fois l'an.  
bimiestriel maritime indépendant  
sans attache politique ou con-  
fessionnelle.

neptunus verschijnt 6 maal per  
jaar en is politiek en confes-  
sioneel onafhankelijk.

éditeur-responsable :  
verantwoordelijke uitgever :  
j.c. Ilénart

directeur de la revue :  
hoofd van de redactie :  
r. prigneaux

rédaction - rédaction :  
m. gorts + m. verhoven  
l. decoster + petit

secretariat - secretariaat :  
van den driessche

layout :  
l. decoster + g. soupart

photo :  
r. de meersman

correspondance - briefwisseling  
p.b. 17 - oostende 1

téléphone - telefoon :  
059. 776.31 - uit - ext. : 386

abonnement :  
c.c.p. 1755 société générale de  
banque oostende - c.p.t. :  
40.07.79 neptunus.

p.r.k. 17.55 - generale bank-  
maatschappij - oostende - rek.  
40.07.79 neptunus.

vol. 15 - no 1 - 100 blz. mar 68

## sommaire - inhoud

### Visserijwacht - garde-pêche. m. verhoven.

Het artikel geeft de historiek en de aspecten weer van de meest vredelievende zending van de zeemacht. (vervolg van een korte franse tekst van de eerste visserij opdracht van de Louise-Marie in 1840).

l'article en néerlandais rappelle l'historique et les aspect de la plus pacifique mission de la force navale, suit d'un court récit en français de la première campagne du Louise-Marie en 1840

### la marine Soviétique. l. hoornaert.

les origines, l'histoire, l'organisation et les unités de la marine "d'en face" présentée en deux parties par le spécialiste des marins militaires.

### expedition - expeditie. a. robyns.

durant toute l'année 67, nous vous avons présenté le journal de bord du De Moor dans les eaux de la grande barrière Australienne, aujourd'hui... les derniers échos de cette croisière toute particulière.

Gedurende gans het jaar 67 hebben wij het scheepsjournaal doen verschijnen van de De Moor die maandenlang in de wateren van het groot Barrièrerif verbleef.

Vandaag... laatste echos van deze zeer bijzondere kruisvaart.

### stad en schip.

Deze maal wordt de Stad en het schip Lier onder de loep genomen.

### entre nous marines. gilbert doyen.

suite du panorama maritime de la Belgique au cours de ces dernière mois, résumé des causeries hebdomadaires des émissions mondiales de la RTB :

### onder ons zeelieden. nand moors.

Vervolg van het belgisch maritiem programma van deze laatste maanden ; korte inhoud van de wekelijkse spreekbeurten van de werelduitzendingen van de BRT.





**OSTENDE - DOUVRES - OOSTENDE - DOVER - OOSTENDE -**  
**DOUVRES - OS**  
**DOUVRES - OSTENDE - DOVER - OOSTENDE - DOUVRE**  
**OSTENDE - DC - OSTENDE - DOUVRES - OOSTENDE - DOVER - OOSTENDE -**

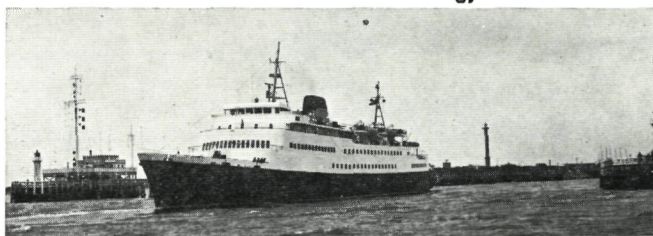
de korte en gemakkelijke weg naar England voor reizigers en auto's; ten minste 2 dagelijkse passagiersdiensten en 2 car-ferry-diensten in beide richtingen, en tijdens de zomer tot 14 overvaarten per dag in beide richtingen.

**INLICHTINGEN  
DOCUMENTATIE**

reisagentschappen  
automobiëlsclubs  
en 059-776.01  
Oostende-Dover lijn

**RENSEIGNEMENTS  
DOCUMENTATION**

agences de voyages  
automobiles clubs  
et 059 - 776.01  
Ligne Ostende-  
Dover



la voie directe et facile vers l'Angleterre pour voyageurs et autos; chaque jour au moins deux services passagers et deux services carferries dans chaque sens, et en été jusqu'à 14 départs dans chaque direction.

la fédération des mutuelles des  
ayants-droits de l'armée

accueille les agents des servi-  
ces publics comme les travail-  
leurs du secteur privé.

**femada-vemurel**

avenue du paepedelle 86  
Bruxelles 16 (Auderghem)  
tel : 02/73.41.78

vous y trouverez de nombreux  
avantages supplémentaires...

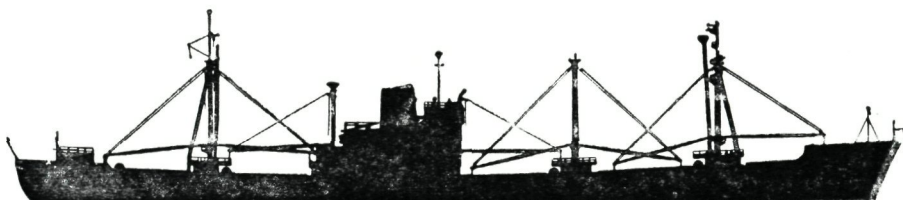


# **COMPAGNIE MARITIME BELGE**

## **ARMEMENT DEPPE**

offrent à l'économie européenne :

- des services réguliers vers l'AFRIQUE, l'AMERIQUE et l'ASIE ;
- une flotte moderne équipée des tous derniers perfectionnements ;
- un service CONTAINER avec départs hebdomadaires, entre ANVERS/ROTTERDAM NEW YORK et NORFOLK
- des vastes installations portuaires situées à Anvers, plaque tournante du Marché Commun ;
- ses 400 agents répartis dans 96 pays.



### **ANVERS**

61, St Katelijnevest

telex : 31366

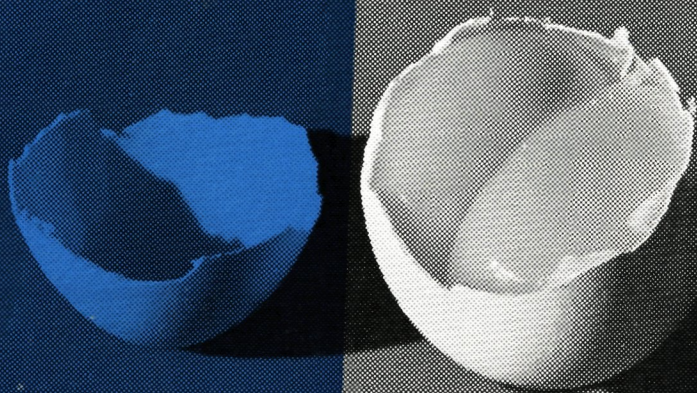
tél. 03/321890

— 321910

— 338890



TWEE DOOIERS  
IN EEN EI...



't is als de « **REKENING PLUS** »  
bij de **KREDIETBANK**

De « **REKENING PLUS** » verzekert U een dubbel saldo en... op voorwaarden die U nergens vindt.

Hoe? Waarom? Wanneer?

Loop binnen bij de  
**KREDIETBANK.**

Zij zal het U bewijzen.





# BOELWERF

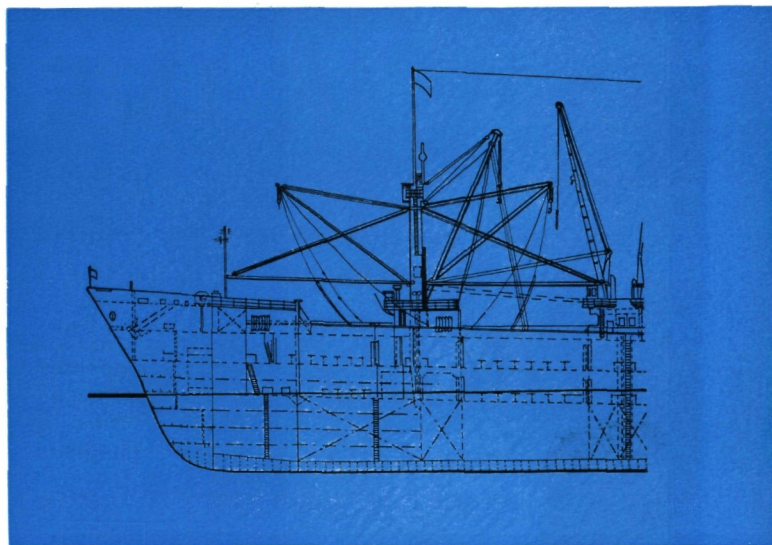
**N.V. TEMSE S.A.**

**Tel. (03) 71.09.01**

**Telex 31.140**

**Telegr.**

**Boelwerf-Temse**



**Zeeschepen tot 80.000 ton**

**Navires de mer jusque 80.000 tonnes**

**Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers**

**Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBÉ GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers**

# wintgens

exclusive representative of  
BISSETT-BERMAN CORPORATION  
world famous maker of  
oceanographic equipment.  
bureau technique wintgens - eupen

tel. : 087 - 539.21      telex : 41-558



# INES

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

Société Anonyme

ANTWERP, 13 Koningsstraat



RASOIR  
SUR  
PILES

SCHEERAPPARAAT  
OP  
BATTERIJEN

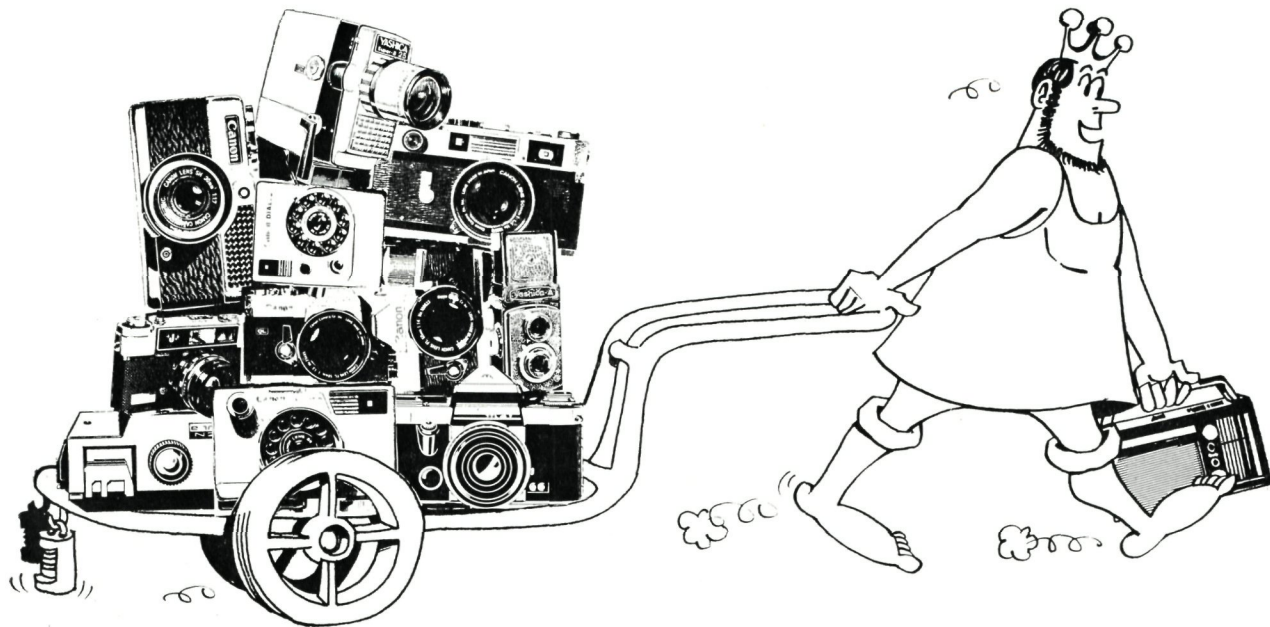
PHILIPS  
**PHILISHAVE**



# MARVAN

le vêtement qui vaut plus que son prix





FOTO

CINE

SON

Soupart g.

**FIRMA C. TUYTTENS**

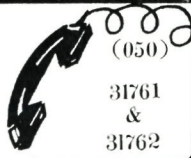
NOORDZANDSTRAAT. 52.54  
MALLEBERGPLAATS, 11.

**BRUGGE**

*en verdelers*

**GRUNDIG**

*Radio, Televisie  
en Beeldopnemers*



p.v.b.a.



### **Ladies need special care.**

A ship is steel, brass and teak.  
Yet she's every inch a lady.  
A very live one.  
Her crew may call her stubborn,  
cantankerous and contrary  
but only they have this privilege.  
She is the fairest of their ladies  
to be served and respected.

**Essomarine\*** likes to wait  
on the ladies of the sea.  
Your Esso representative,  
throughout the world,  
carefully selects lubricants  
and fuels especially for your ship  
to insure peak performance and protection.  
Give your ships special care.  
Call on Essomarine. .



**FUELS AND LUBRICANTS**



**bouwen ◀**  
**ombouwen ◀**  
**herstellen ◀**  
**dokken van schepen ◀**  
**alle industriële werken ◀**

tel. : 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175  
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



**n.v. cockerill yards hoboken**



**02-26.98.20**

**ED. DEPAIRE** sa  
nv

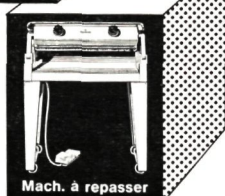
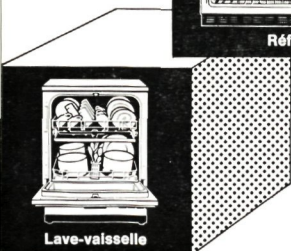
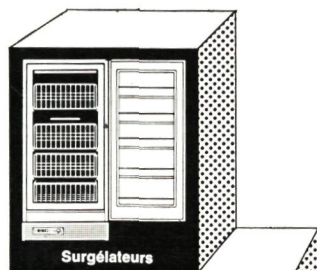
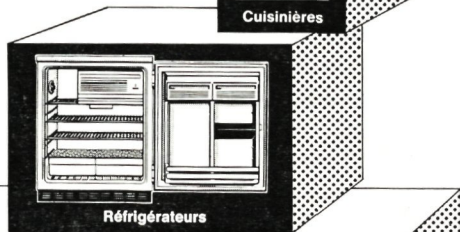
**voire transporteur  
uw vervoerder**

Miliciens et volontaires démobilisés,  
Si le transport vous intéresse,  
adressez-vous 94 av. du Port, Bruxelles

Miliciens en vrijwilligers die afzwaaien,  
En die belang stellen in de vervoerproblemen,  
Wenden zich tot Havenlaan 94, Brussel

  
**SIEMENS**

**Siemens  
rend la vie  
plus agréable**

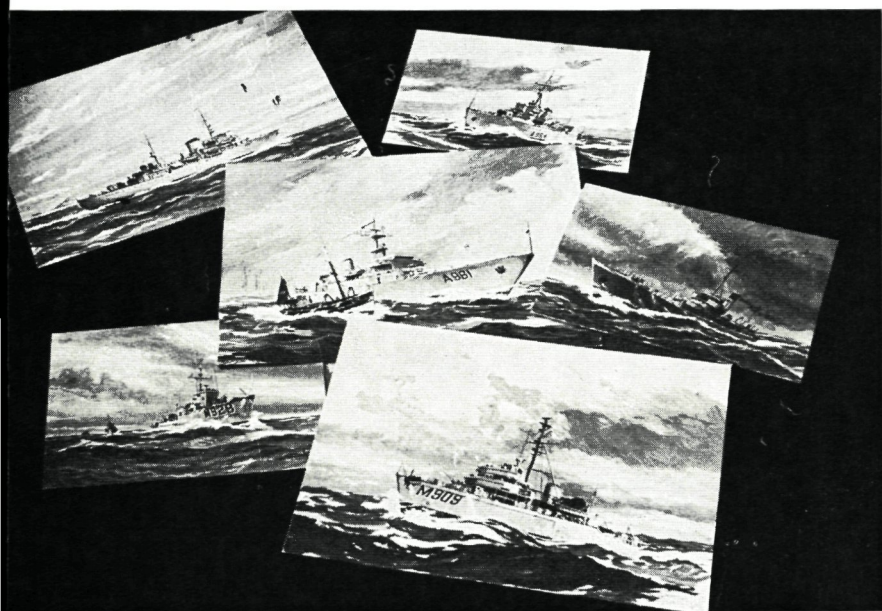


**S.A. SIEMENS N.V.** 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6



# la boutique

# 't winkeltje



photographie des gouaches de Carlo Adam qui forment la série des cartes de vœux en couleurs

Suite aux nombreuses demandes Neptuneus constitue une collection de luxe en tirage limité et réservé des gouaches de C. Adam formant la série de cartes de vœux de l'an dernier. Ces reproductions en couleur au format de 52 x 36 cm sont limitées à 1.000 exemplaires. Les 100 premiers numérotés et signés par l'auteur sont tirés sur vergé, Prix 100 Fr. Les 900 exemplaires non numérotés : Prix 30 Fr. Après le ZINNIA... et avant le GODETIA le KAMINA vient de paraître.

Gevolggevend aan de talrijke aanvragen stelde Neptuneus een luxe-verzameling samen in beperkte oplagen der gouaches van C. Adam, die de serie wenskaarten van het verlopen jaar samenvatten. Deze reproductie in kleuren van het formaat 52 x 36 cm werden beperkt tot 1.000 exemplaren.

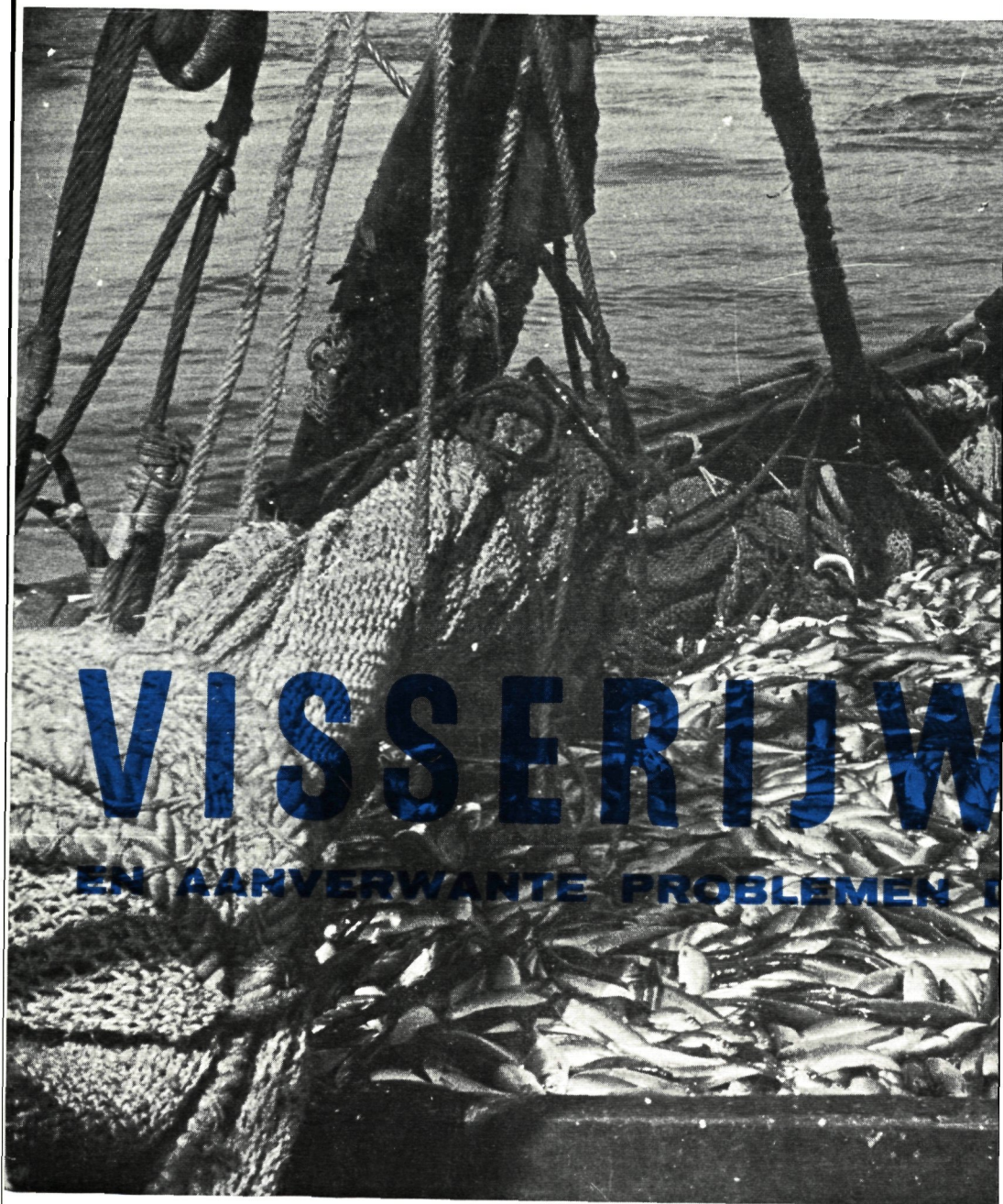
De 100 eerste werden genummerd en genaamtekend door de auteur en uitgevoerd op geribd papier. - Prijs : 100 F. - De 900 niet-genummerde exemplaren : 30 F. Nu reeds te bekomen ZINNIA en KAMINA, de eerstvolgende reproductie zal de GODETIA voorstellen. —

## VOORWAARDEN — CONDITIONS

De artikelen die door ons Neptuneus-winkeltje te koop worden aangeboden zijn voorbehouden aan onze abonneuten en zijn in onze burelen beschikbaar. De opzendingen tegen terugbetalingen worden verhoogd met 10%, de verzendingskosten worden gedragen door de aanvrager.

Adresseer uw aanvragen aan NEPTUNUS, postbus 17, Oostende 1, P.C.R. 17.55 van de Generale Bankmaatschappij, rekening 40.07.79.

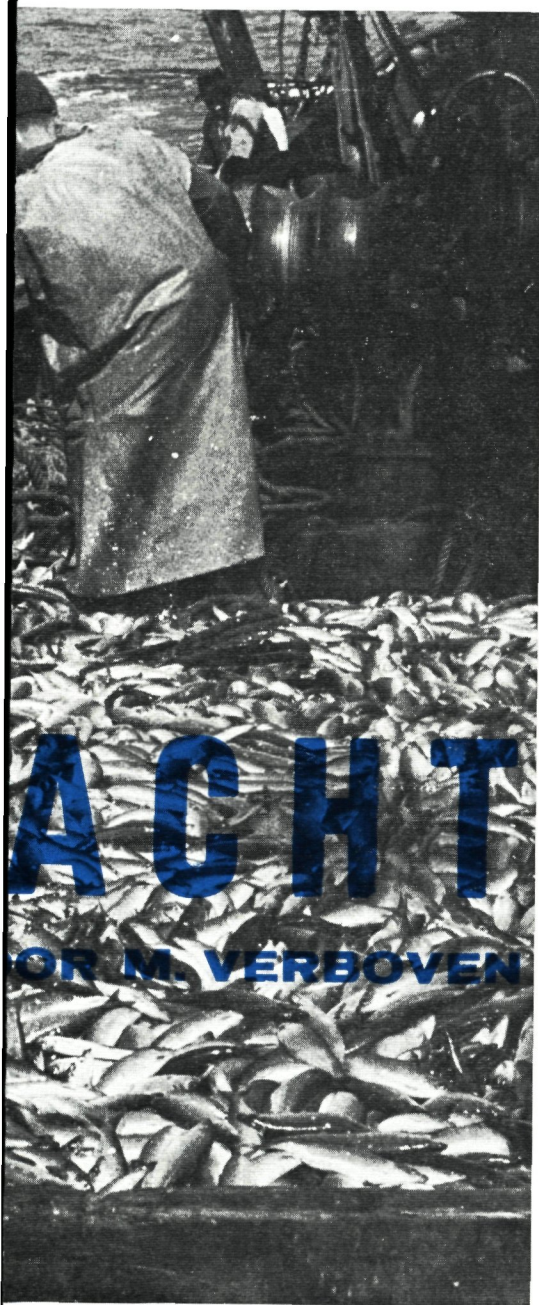
Les articles de la boutique Neptuneus sont réservés aux abonnés. Ils sont disponibles en nos bureaux. Les envois contre remboursement sont majorés de 10% le port est à charge de l'abonné. Adressez vos commandes à la Boutique Neptuneus BP 17 Oostende 1, CCP 17.55 Société Générale de Banque compte 40.07.79.



# VISSERIJW

EN AANVERWANTE PROBLEMEN



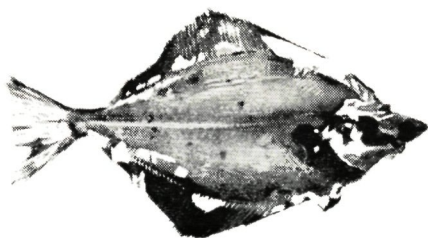
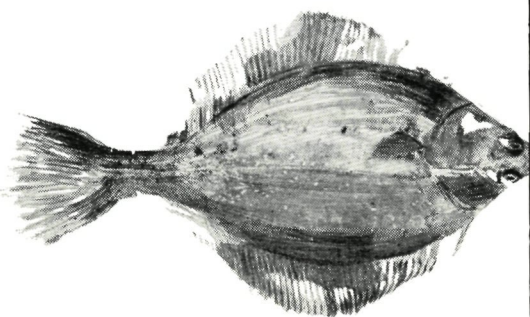
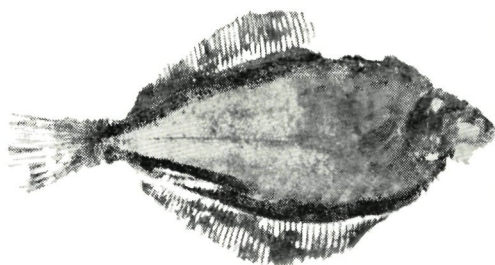


Reeds kort na het ontstaan van de Belgische Staat besepte koning Leopold I dat een visserijwacht noodzakelijk was, en al op 5 juli 1840 begon de topzeilschoener LOUISE-MARIE zijn eerste inspectiereis in de Noordzee. Afgezien van enkele min of meer lange onderbrekingen namen andere staatsschepen nadien die opdracht over ; na de tweede wereldoorlog zette de Zeemacht deze onontbeerlijke taak voort, zodat we, sinds de geboorte van België, een bijna ononderbroken reeks visserijwachtschepen kennen met voor aan op de lijst de LOUISE-MARIE en, voorlopig althans, de A960 GODETIA als laatste in het rijtje.

Alhoewel er op visserijgebied al wel één en ander veranderd is sinds de LOUISE-MARIE de Noordzee doorkruiste, toch zijn de twee opdrachten van de visserijwacht in essentie ongewijzigd gebleven ; het dubbele aspect van het niet altijd sympathieke politionele optreden en van de meer gewaardeerde hulp en bijstand aan de vissers, onder alle vormen, is nog steeds in een notedop wat van het visserijwachtschip steeds - en nu nog - verwacht werd.

Om meer inzicht te krijgen in deze tweeledige opdracht is het nodig dat beide aspecten even nader besproken worden. Voor eerst de politionele kant van de zaak, die meestal te eenzijdig bekeken wordt als een uitsluitend opsporen van de eigen vissers om zonder pardon de nodige overtredingen te constateren om de daaraan vasthangende processen-verbaal te kunnen opmaken.

Voor België hebben de territoriale wateren niet hetzelfde doorslaggevend belang dat ze voor uitsluitend maritieme landen zoals Engeland, Noorwegen en IJsland hebben ; met onze rechtlijnige kust van amper zestig kilometer lang en territoriale wateren die vastgelegd zijn op drie zeemijlen, is het een koud kunstje om te verhinderen dat vreemde vissersschepen in dergelijke beperkte zone hun netten uitgooien.





Helemaal anders ligt de zaak indien men te doen krijgt met andere maritieme landen, die soms aangewezen zijn op de visvangst als voornaamste bron van inkomsten. In principe gelden hier eveneens de vastgestelde drie mijlen als territoriale wateren, hoewel hierop uitzonderingen bestaan, doch verscheidene landen hebben intussen eenzijdig hun territoriale visserijgrenzen verlegd naar vier, zes en, zoals IJsland, zelfs naar twaalf mijl. Bovendien werden grote inhammen, die normaal openstonden voor de vrije visvangst, door een systeem van basislijnen afgesloten, zodat ze door het eigen land als binnenzee en dus als voorbehouden terrein voor de visvangst beschermd worden. Dit is bijvoorbeeld het geval met het Bristolkanaal en de Moray-firth in Groot-Brittannië en de reeks inhammen van West- en Noord-IJsland, om maar een paar voorbeelden aan te halen van plaatsen waar Belgische vissers voorheen de vrije visvangst konden beoefenen, doch die nu voor hen verboden visgebied geworden zijn. De Belgische visserijwacht kan hier bij eventuele conflicten slechts scheidsrechterlijk optreden en zoveel mogelijk de belangen van de eigen vissers verdedigen, wat meestal onder de vorm van een minnelijke schikking gebeurt. Andere landen nemen soms een veel strakkere houding aan; iedereen zal zich het ingrijpen van de Britse Marine nog herinneren toen IJsland een paar jaar geleden unilateraal zijn visserijgrens op twaalf zeemijlen bracht waardoor enkele rijke visgronden buiten het bereik van de vreemde vissers geraakten. Hier stelt zich meteen de vraag, waarom verscheidene landen zich wel houden aan de drie-mijlszone voor douane- en politietoezicht - alhoewel de territoriale zee in de Skandinavische landen vier zeemijlen bedraagt, in Frankrijk, Spanje en Portugal zes, en in Italië zelfs op tien zeemijlen vastgelegd werd, zonder te spreken over Zuidamerikaanse landen, die het noodzakelijk vinden om de territoriale zee tweehonderd zeemijlen van hun kusten te laten eindigen -, doch anderzijds nogal willekeurig en eenzijdig durven omspringen als het gaat om een uitbreiding van de territoriale visserijgrenzen.

Om daarvoor de verklaring te vinden moeten we teruggaan naar de Londense vergadering van 1946, waar veertig vertegenwoordigers van alle Westeuropese landen aan de Noordzee en de Atlantische Oceaan, Polen en Zweden inbegrepen, zich ernstig bezorgd maakten over de snelle uitputting van de biologische maritieme bronnen en de bedreiging voor bepaalde vissoorten door overbevissing. De vergaderde vertegenwoordigers onderte-

grenzen 1966 van de britse  
territoriale wateren.



kenden een Conventie waarvan de inhoud nogal beperkt uitviel omdat ze zich enkel uitspraak over de verplichte minimum afmetingen der mazen van de gebruikte netten en over de toegelaten minimumlengte der beschermde vissoorten in de Atlantische Oceaan, de Noordelijke IJszee en de omliggende zeeën. Deze Conventie loste in wezen weinig op vermits maritieme zones zoals de zuidelijke Noordzee reeds in die mate leeggevisst waren dat men ging uitkijken naar andere visgronden en waarbij onvermijdelijk wrijvingen ontstonden met de IJslandse, Engelse, Noorse en Deense vissers, die, zelfs al liggen ze buiten hun territoriale zee, de visgronden nabij hun kusten zo'n beetje als hun eigen jachtterrein beschouwen. Bovendien zijn de betrokken landen soms economisch afhankelijk van dergelijke nabijgelegen rijke visgronden en, om hun eigen inkomstbronnen te beschermen, breiden ze hun territoriale visserijgrens unilateraal uit.

Voorals IJsland, dat 90% van zijn inkomsten te danken heeft aan de visuitvoer, zag zich vlug tot deze maatregel verplicht.



De Conventie van 1946 is intussen ook op andere gebieden reeds voorbijgestreefd, omdat nog andere en grotere gevaren de maritieme fauna bedreigen : de Noordzee is zo'n beetje de chemische en radioactieve zinkput van West-Europa aan het worden, terwijl in zee gepompte aardolie of zeeongevallen, zoals de TORREY CANYON zorgen voor een steeds grotere vervuiling van het zeewater. De Belgische vissers moeten dan ook steeds noordelijker of westelijker om nog op een redelijke vangst te kunnen rekenen.

Het vissen op ondermaatse vis en de vervuiling van onze visgronden met de daaraan verbonden gevolgen : twee grote bedreigingen waartegen het Belgische visserijwachtschip moet optreden. Het eerste kan nagegaan worden door de controle van visnetten en van de gevangen vis op de visgronden zelf ; het tweede door het melden van koopvaardischepen die zich niet houden aan de voorschriften over het uitpompen van olieresten. In aansluiting hiermee kan de visserijwacht, moest dergelijke verontreiniging zich nabij onze kust voordoen, steeds beroep doen op de middelen waarover de Zeemacht beschikt onder de vorm van detergenten die de olieresten onschadelijk maken.

Om het politioneel gedeelte rond te maken, moeten ook de controle op het voeren van de voorgeschreven lichten en seinen tijdens het vissen even aangestipt worden.

Uit dit overzicht kan men de politionele opdrachten van het visserijwachtschip afleiden : het moet de vissende vissersvaartuigen, die onder buitenlandse vlag varen, buiten onze territoriale zee houden; het moet bemiddelend tussenkomen om de financiële en gerechtelijke sancties te beperken indien Belgische vissers, soms incidenteel, in vreemde territoriale wateren vissen en daarom gepraaid worden ; het controleert de gebruikte netten en de gevangen vis op de visgronden zelf, ten einde overbevissing tegen te gaan en stelt bij overtreding een proces-verbaal op ; het treedt zoveel mogelijk op om de verontreiniging van de zee te laten sanctioneren of om eraan te verhelpen en ten slotte zorgt het ervoor dat de voorschriften van het aanvaringsreglement door de vissersschepen toegepast worden.

De bevelhebber van het visserijwachtschip heeft dus een welomschreven politiebevoegdheid om in de bovengenoemde gevallen op te treden.

## het spookschip...

Uit de bovenstaande opsomming kan men uitmaken dat er aan deze bevoegdheden zekere welomschreven beperkingen vasthangen en dat hun uitvoering soms zeer delicaat is :

de tussenkomst ten gunste van de eigen vissers in het buitenland en vooral de controle van de eigen vissers met de soms daaropvolgende processen-verbaal vallen onder meer onder deze "delicate" zendingen ; vooral dit laatste is nooit plezierig en zeker niet tegen vissers, die toch reeds alle moeite hebben om onder zeer moeilijke en soms menonwaardige omstandigheden hun zootje vis bij mekaar te scharrelen.

Dit politieel optreden van de visserijwacht is trouwens de minst sympathieke kant ervan : een politieagent kan trouwens evenmin op onze onverdeelde genegenheid rekenen als we op het boekje gaan.

## het helpende schip...

De tweede humanitaire opdracht van het visserijwachtschip het "spookschip", zoals het doorgaans in visserijmiddens genoemd wordt - is minder bekend. Aan wal wordt dit aspect meestal zelfs volledig uit het oog verloren ; soms ook door de vissers, maar in veel mindere mate, omdat velen onder hen reeds beroep konden doen op de onbaatzuchtige hulp van de visserijwacht.





Vanzelfsprekend lossen de vissers een heleboel zaakjes onder mekaar op ; onderlinge bijstand op zee is nu eenmaal iets dat zo vanzelfsprekend is, dat er zelfs niet over moet gesproken worden. In noodgevallen zal trouwens elk schip, van welke nationaliteit ook, inspringen om hulp te bieden. Doch niets overtreft de bijstand gegeven door een schip dat de eigen nationaliteitsvlag draagt en dat bovendien nog uitgerust is om, afgezien van de noodzakelijke hulp, ook nuttige hulp te verlenen.

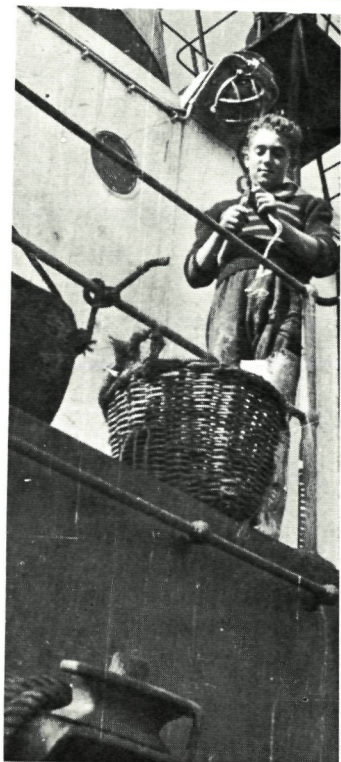
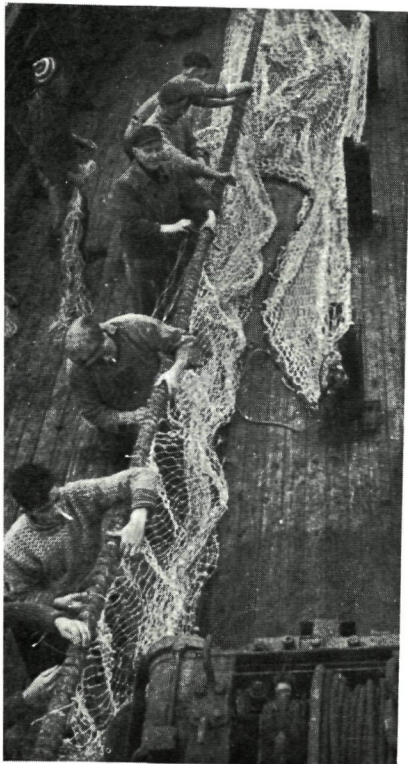
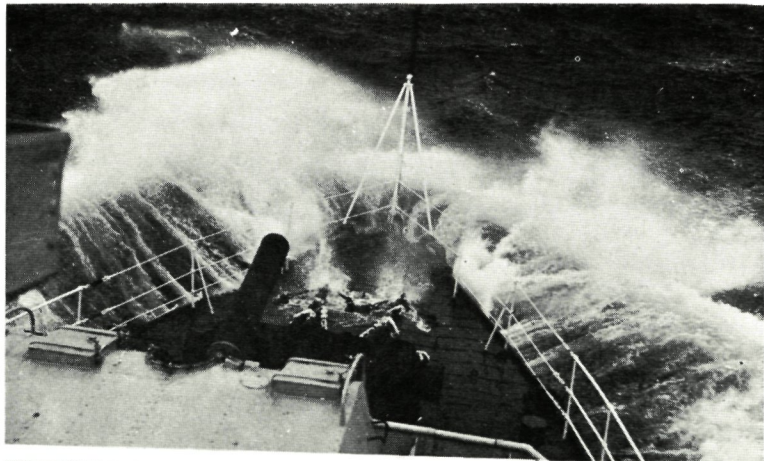
Alle technische defecten zijn niet meteen noodgevallen, doch ze kunnen daarom wel bijzonder vervelend worden. Een radar die buiten werking is, schept in principe geen probleem voor de navigatie, maar het is wel handig er een te hebben die werkt, indien men in de mist geraakt, en in de Noordzee is beperkte zichtbaarheid schering en inslag.

Radiodefecten zijn al ernstiger, vooral indien er geen andere vissers in de omgeving zitten ; de radiotelefonie is, als onderling contactmiddel, voor de vissers trouwens zo normaal en noodzakelijk geworden, dat het uitvallen van dat communicatiemiddel de onfortuinlijke schipper min of meer isoleert.

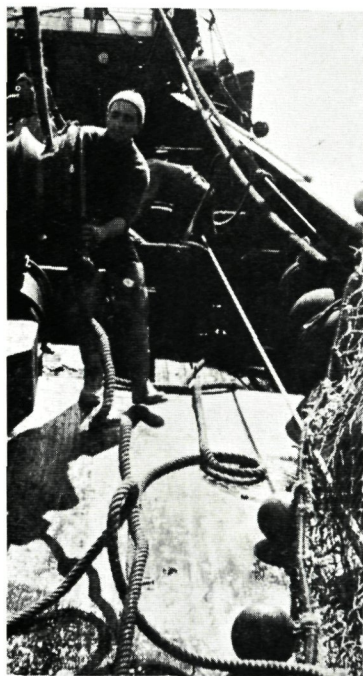
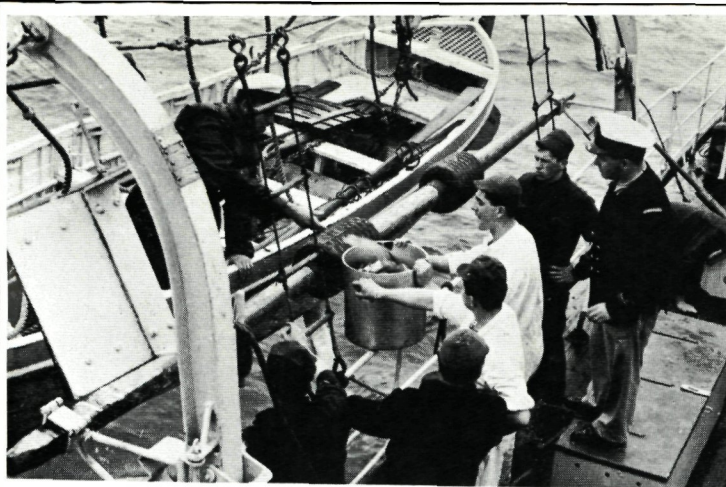
Een griep, kleine kwetsuren, diarree zijn vervelende en onaangename dagelijkse voorvallen aan boord, maar de schipper zendt daarvoor niet meteen een SOS uit. Kleine machinedefecten krijgen wel een voorlopige herstelling, een generator die uitvalt zet iedereen misschien wel zonder licht, maar als er een hulpgenerator aan boord is, kan het hoogstnoodzakelijk nog blijven werken. Dat zijn allemaal van die min of meer ernstige ongemakken, die het leven aan boord van een vissersschuit dubbel hard maken. En het is vooral hieraan, dat een visserijwacht kan verhelpen : ze heeft alle specialisten aan boord om de radar en de radio weer op gang te krijgen, de defecte generator te herstellen ; zieken of geen zieken, de dokter springt steeds even met de herstellploeg aan boord en vult zonodig de medicijnkist aan.

Na een bijzonder zware periode, die gepaard ging met slecht weer en allerhande pech, stelde de bemanning van een Belgische vissersboot het bijzonder op prijs, in de omgeving van Helgoland een paar uurtjes op de visserijwacht te kunnen uitblazen, een bad te nemen, en al de meegemaakte narigheden met een pint weg te spoelen, terwijl de marinespecialisten de defecten herstelden. Hoe banaal het ook in onze oren mag klinken, we maakten het mee dat enkele doosjes lucifers het leven van een vissersbemanning veel rooskleuriger maakten.

1. en "het schip"  
ploegt verder
2. Team work
3. vijf minuten verpozing
4. action station go !
5. eens de taak  
volbracht, valt er wel  
een "tongje" te  
profiteren
6. geen plezierreisje
7. de soep is toch goed
8. "korre binnen"  
om de twee uren







1. par tous les temps  
le garde-pêche rem-  
pli sa mission

2. team-work

3. les anguilles pour la  
consommation  
intérieure

4. la balneinière quitte  
le bord pour un  
contrôle de plus

5. le contrôle du  
pêcheur apporte sou-  
vent quelques varian-  
tes à l'ordinaire du  
garde-pêche

6. la pêche c'est pas  
la plaisance

7. bien que ce soit le  
mécanicien qui cul-  
sine, la soupe est  
bonne

8. toutes les deux  
heures, le chalut est  
rentré.

Dit zou iemand in de verleiding kunnen brengen om te veronderstellen dat de tussenkomst van de visserijwacht zich in feite beperkt tot het voor mekaar brengen van een hoop min of meer noodzakelijke klusjes.

Doch kwam het ook reeds voor dat ernstig gekwetste vissers naar het visserijwachtschip werden overgebracht, daar medische hulp kregen en zo nodig voor hospitalisatie aan wal werden gebracht, of dat ernstige machinedefecten door de mogelijkheden waarover de visserijwacht beschikt, hersteld werden.

Erger had het kunnen aflopen met de Zeebrugse visser, die ter hoogte van Great Yarmouth met motorpech achter een krab-bend anker lag. Er zit daar tussen de banken een sterke stroom, doch gelukkig lagen er in die omgeving, zoals steeds, een paar Belgische vissers, en zo kreeg de uitluisterende visserijwacht de positie van de visser doorgeseind en was een paar uren daarna ter plaatse. De herstellingsploeg die aan boord van de visser ging, kwam echter terug met de mededeling dat reparatie uit-gesloten was. Het visserijwachtschip ankerde in de omgeving van de visser, wachtte op stil water, gaf toen een trosje door aan het geankerde schip en sleepte het op naar Zeebrugge. Daar was men intussen verwittigd en vóór de pier nam een havensleper het vrachtje over.

Het is niet steeds nodig dat personeel overgezet wordt. Soms geeft de schipper telefonisch door wat hij verlangt en dan man-neuvreert de visserijwacht zich gewoon evenwijdig met het vissende vaartuig. Eens naast mekaar, brengt de schipper meest-al zijn schip vlak bij het achterschip van de visserijwacht, het gevraagde wordt gewoon overhandigd of in een waterdichte zak aan een overgeworpen lijntje aan boord gehaald.

Dat de hulp aan vissers internationaal is, bewees onlangs het huidige visserijwachtschip "GODETIA". Het scheepsjournaal en het commentaar van de bevelhebber over de berging van de Britse visser "SCEPTER-BH 117" geven, door hun bondigheid, nog het beste beeld van de operatie :



SCEPTEr gesleept door GODETIA



"Op 30 juni 67 te 0709A, ten anker in positie 54°12N en 00°12W ontvingen we een SOS van de "SCEPTEr", met de melding dat het schip in brand stond. Negen minuten later stoomden we volle snelheid naar de opgegeven positie, 36 mijl E.t.S. van de Tyne".

"Te 0850A berichtte de helicopter P30 ons, dat hij de drie bemanningsleden had opgepikt, het schip in brand stond en een gevaar was voor de scheepvaart. Ik besloot door te stomen om de situatie ter plaatse na te gaan."

"We troffen het schip aan op 55°02'N en 00°14'W ; het leek uitwendig onbeschadigd, een ledig reddingsvlot dreef in zijn omgeving".

"Te 1042A liet ik de zodiac te water en een ploeg begaf zich, voor nader onderzoek, aan boord van het vissersvaartuig. Hieruit bleek, dat er brand was geweest in de voorpiek, die veroorzaakt was door een bus butaangas. De bus was toegevroren ; een tweede ledige bus lag vlakbij ; de voorpiek hing vol butaangas."

"Na verluchting van het compartiment en het verwijderen van de bussen, liet ik een bergingsploeg aan boord van de visser ; nadat het reddingsvlot opgepikt en terug aan boord was gebracht, nam ik het vaartuig op sleep en bracht het tot aan de Tynemonding, waar het door een visser van dezelfde rederij overgenomen werd."

"Deze operatie kreeg zeer veel ruchtbaarheid via lokale pers en televisie. De Lord Mayor van New Castle feliciteerde me persoonlijk voor de berging van de "SCEPTEr".

Tot daar het officiële verslag. Als toevallige omstandigheid moet nog vermeld worden, dat Captain Battle, in 1942, door de toenmalige "GODETIA-K226" ergens in de Atlantische Oceaan gered, één van de eersten was om de commandant van de huidige "GODETIA" te New Castle te begroeten. Door zijn toedoen zond de Port Line Limited, de rederij van het geredde schip, aan de "GODETIA" een schild als blijvende herinnering aan de gebeurtenis.

Om het gedeelte van de dubbele opdracht van de visserijwacht af te sluiten, kan men het dus zo stellen, dat hulp en bijstand door iedereen kan gegeven worden, doch dat het politietoezicht een zuiver nationale aangelegenheid blijft. De laatste jaren wordt er echter wel gepoogd een overeenkomst te bereiken, zodat uiteindelijk een visserijwachtschip van om het even welke nationaliteit het recht zou hebben controle uit te oefenen op elk vissersvaartuig, voor zover dergelijke controle zich natuurlijk zou beperken tot de aspecten van de visserij. Doch zoals de meeste internationale overeenkomsten stuit dit streven voorlopig nog op onoverkomelijke tegenkantingen van verscheidene naties.

Wat van een visserijwachtschip verwacht wordt, komt duidelijk naar voren uit bovenstaande uiteenzetting van zijn dubbele opdracht.

Doch hoe die opdrachten in het kader van de Belgische visserij aangepakt worden, verdient wel eens nader bekeken te worden.

Zowel voor zijn politionele als humanitaire taak heeft de visserijwacht af te rekenen met een vraag en het probleem : de vraag waar de vissers zich bevinden en het probleem van de weersomstandigheden.

De Zeemacht bezit slechts één visserijwachtschip, en dat wil het dan ook zo renderend mogelijk inzetten. Het komt er dus op aan, zich steeds in de zone te bevinden waar het maximum aan vissersvaartuigen geconcentreerd ligt. Deze concentraties variëren volgens het seizoen, de verscheidene visgronden, de periodische verplaatsing van de scholen.

Op de Witte Bank, rond de Zilverput, ten noorden van het lichtschip Smith's Knoll zijn er altijd wel een paar vissersschuiten te vinden, doch het Kanaal, de Ierse Zee, uitzonderlijk de Far Oers en IJsland voor de grotere schepen, hebben ook hun re-

territoriale v  
färö



gelmatige bezoekers. Aan de hand van de jaarlijkse statistieken van de Visserijdienst krijgt men een vrij aardig idee over de periodes waarin men op bepaalde visgronden, min of meer grote samenscholingen van Belgische vissersvaartuigen kan verwachten. Aan de hand hiervan wordt de jaarlijkse planning der inspectietochten opgesteld.

Tijdens elke geplande reis bezoekt het visserijwachtschip een haven, die meestal rechtstreeks of onrechtstreeks met de zee-visserij te maken heeft : Grimsby, Aberdeen, Esbjerg, Dieppe, Cork, Reykjavik, St.-Malo, Bergen. De plaatselijke visserijautoriteiten worden er aan boord uitgenodigd, er worden contacten gelegd, plaatselijke vismijnen en installaties voor het verwerken van vis bezocht ; vooral de visserijtechnicus van het Ministerie van Landbouw en Visserij, die meestal de reizen meemaakt, haalt uit deze contacten en bezoeken vanzelfsprekend het meeste nut, omdat ze hem een inzicht geven in de plaatselijke problemen, mogelijkheden en uitbatingen.

Doch zelfs indien men bij benadering weet waar de meeste vissers in bepaalde periodes te vinden zijn, dan is de zee nog ruim genoeg om ze te mislopen. Een permanente telegrafistenwacht op telefonie en telegrafie laat dan echter wel toe om door het uitluisteren op de gebruikte frekwentie te weten te komen indien de vissers hulp nodig hebben. Doch voor zover bijstand niet nodig is beantwoordt een visser slechts uitzonderlijk een oproep die van het visserijwachtschip zelf uitgaat en daarvoor heeft hij een paar goede redenen ;

vooreerst geeft hij niet graag zijn positie prijs, want hij kan op een goede visbank zitten en het woord concurrentie blijft ook op zee van kracht ; en verder : wie haalt het in zijn hoofd, er de politie bij te roepen om zichzelf te laten controleren ? Daarom gebruikt de visserijwacht een kleine goniometer, zodat men grosso-modo de richting kan bepalen van waaruit het Westvlaamse vissersjargon de ether ingaat.

Dat goniootje ligt misschien wel aan de basis van de bijnaam "'t spookschip" !

Dank zij de voorafgaande planning en met behulp van de boordmiddelen krijgt de visserijwacht dus een betrekkelijk goed idee over de positie van verscheidene vissers. Maar bij het uitvoeren van de dubbele opdracht treden de meteorologische omstandigheden dikwijls als spelbreker op.

Voor politieopdrachten is dit probleem niet zo erg ; geen enkele commandant neemt het op zich, een walvissloep te strijken om bij zwaar weer de netten aan boord van een vissersschuit te laten controleren ; het risico dat daaraan verbonden is, rechtvaardigt zoiets niet.

De situatie ligt evenwel helemaal anders zodra een visser hulp of bijstand vraagt ; en het is juist tijdens stormweer dat het visserijwachtschip zich aan zo'n oproep kan verwachten.

Dat was precies wat gebeurde aan de zuidkust van IJsland, toen de LECOINTE op een winderige maartse dag in 1966, door een Belgische IJslandvaarder opgeroepen werd ; een visser was gekwetst en er werd om een dokter gevraagd. Nu is het weer rond IJsland bijzonder wisselvallig en toen de "LECOINTE" in de omgeving van de opgegeven positie kwam, stond er een fikse IJslandse noordoosterstorm. De geruststellende diagnose die de dokter aan de hand van de gedetailleerde mededelingen van de schipper kon maken, liet toe de plotse weersverbetering van 's anderdaags 's morgens af te wachten, vooraleer de walvissloep gevierd werd en de scheepsdokter het nodige aan de gekneusde schouder deed. En eens dat de "LECOINTE" ter plaatse lag, kwamen de andere vier Belgische vissersvaartuigen uit de omgeving ook even een kijkje nemen ; een paar seinden prompt enkele technische defecten daar ze die liefst wilden opgeknapt zien, wat dan ook in de mate van het mogelijke gebeurde.

De medische tussenkomst was hier dus niet van die aard, dat een onmiddellijk ingrijpen een kwestie van leven of dood was. Doch ware dat wel het geval geweest, dan had die dokter op één of andere manier bij die zieke moeten geraken. De manier lag hier voor de hand : de twee schepen lagen slechts een twaalfstal mijlen uit de kust, die genoeg bescherming bood om veilig een boot te strijken. Zolang de wal dus niet te ver uit de buurt ligt, is medische hulpgeving geen probleem.

De toestand presenteert zich echter helemaal anders indien dezelfde oproep voor dringende medische of technische hulp, of een verzoek om opgesleept te worden, uitgaat van een visser die ver uit de kust ligt en dat er niettegenstaande een stormachtige zee toch moet geholpen worden. Wat zoiets aan verantwoordelijkheid en, eens dat de hulpactie gestart wordt, aan risico's inhoudt, kan slechts door zeelui juist beoordeeld en naar waarde geschat worden.





De middelen waarover de Zeemacht voor de uitvoering van de visserijwacht beschikt, zijn voorlopig nog beperkt. Mettertijd hoopt men de "GODETIA" uit te rusten met een helicopter, wat de verbindingen tussen vissers en visserijwacht veel zal versoepelen en vooral een vlugge afvoer van zwaar gekwetsten naar een walhospitaal zal verzekeren.

Intussen moet de Zeemacht roeien met de riemen waarover ze beschikt en de resultaten, die tot nog toe bereikt werden, zijn meer dan bevredigend. Ook in de visserijmiddens is het begrijpelijke wantrouwen, dat er vroeger heerste, grotendeel verdwenen. Doch de vissers zelf moeten er nog meer van doordrongen worden dat het visserijwachtschip niet op de eerste plaats een soort politieagent is, die alleen maar tuk is op processen-verbaal ; ze moeten leren beseffen dat het vooral een hulp wil zijn, waarop ze overal en op om het even welk ogenblik beroep kunnen doen. Er kan niet genoeg de nadruk op gelegd worden, dat de visserijwacht eerst en vooral een humanitaire opdracht vervult ten voordele van de vissers, en dat de politie-opdracht, hoe noodzakelijk ook, pas op het tweede plan komt.

**m.v.**

**la plus pacifique mission de la force navale**

## **GARDE-PECHE : SURVEIL**

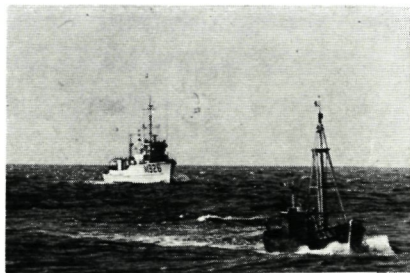
En trois quarts de siècle, la conception du garde-pêche a évolué de l'idée de police, qui a présidé à sa naissance, à celle d'assistance qui domine aujourd'hui.

La loi belge du 6 janvier 1884 ratifiant une convention internationale de 1882 règle les obligations des pêcheurs ainsi que leurs relations mutuelles sur les lieux de pêche. Son article 26 prévoit que la surveillance de la pêche sera exercée par les bâtiments de la marine de guerre des parties contractantes. Les «bâtiments croiseurs» sont ainsi apparus sur les bancs avec une mission pacificatrice. Ils constatent les délits se rapportant aux opérations de pêche, dressent procès-verbal aux contrevenants, avec éventuellement, le droit de les conduire au port.

Actuellement encore, l'officier des pêches monte à bord des chalutiers pour contrôler la régularité des engins, la possession des documents obligatoires et signer le livre de bord... si le skipper ne déclare pas candidement qu'il l'a laissé à Ostende pour ne pas le salir !



# LANCE ET ASSISTANCE



Mais en fait, le rôle du garde-pêche a évolué dans le sens d'une assistance technique aux hommes et surtout aux machines.

Sur les bancs de pêche, le navire de guerre représente, pour les pêcheurs, aussi bien la police nationale, que l'hôpital, la consultation médicale à domicile, la pharmacie et la présence d'un mécanicien ou d'un électricien réparateur compétent. Et tout compte fait, ce sont ces derniers qui sont les plus demandés. La Force Navale désigne, pour remplir cette mission, un bâtiment de 1.500 T doté d'une plate-forme porte-hélicoptère, le A960 GODETIA.

Battant la flamme jaune et bleue, le garde-pêche exécute, durant l'année, des patrouilles de trois semaines dans les eaux fréquentées par les flotilles belges : Islande, mer du Nord, côtes norvégiennes, mer d'Irlande, Ecosse. Au cours de ses escales, le bâtiment remplit une mission de représentation et fait connaître la Belgique à l'étranger. Il embarque en outre, régulièrement, des équipes de chercheurs de l'Institut d'Histoire naturelle et apporte ainsi son aide aux pêcheries.

# **QUARANTE ANS AVANT LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA GARDE DE LA PECHE, LA BELGIQUE ENVOYAIT LA «LOUISE-MARIE» PORTER ASSISTANCE A NOS PECHEURS SUR LES LOINTAINS LIEUX DE PECHE**

**r.p.**

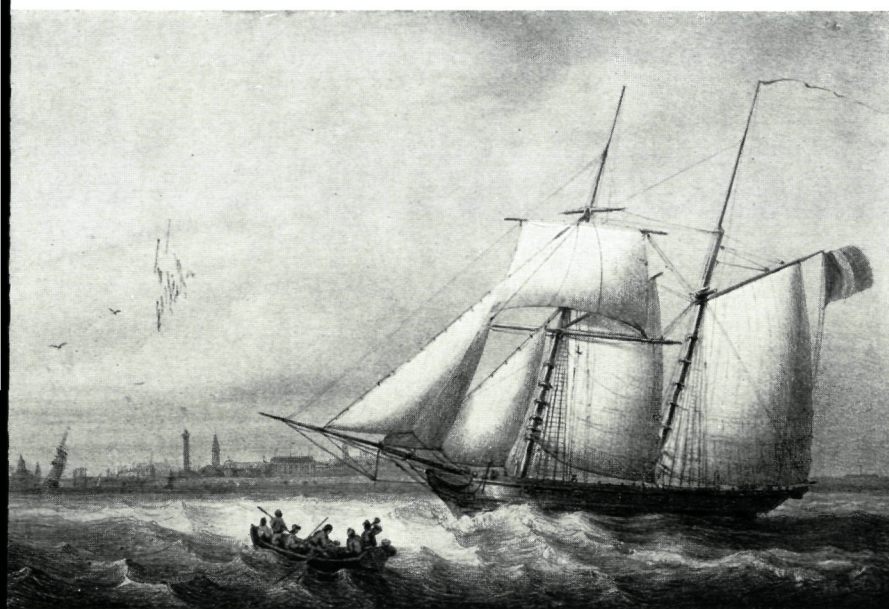
Le 9 juillet 1840, le quotidien "l'Emancipation" publiait la nouvelle suivante :

"On écrit d'Ostende le 5 juillet. La goëlette de la marine royale "LOUISE-MARIE du port de 10 pièces de canon, ayant 66 hommes "d'équipage dont 5 Officiers et 8 aspirans (sic) et sous le commandement de Monsieur Eyckholt, lieutenant de vaisseau, a "quitté le port d'Ostende dans la nuit du 4 au 5 de ce mois. "Ce navire, construit à Bruges, destiné à la navigation commerciale, acheté par le gouvernement il y a quelques mois, "a subi de nombreux changemens (sic) sous la direction de "Monsieur Eyckholt. La LOUISE-MARIE est le premier bâtiment "que la marine royale belge ait pu envoyer en mer depuis 1830 "sans craindre de compromettre la vie de son équipage et sur "lequel nos jeunes marins puissent faire l'application de leur "instruction théorique."

"Cette goëlette destinée à surveiller et à protéger nos pêcheurs "sur les côtes d'Islande et du Doggerbank est pourvue comme "les navires des autres puissances employés dans les mêmes "parages, de tous agrès, apparaux nécessaires aux chaloupes "que le vent et les tempêtes auraient désemparés."

Heureuse époque que celle là, où il fallait au pays, quatre jours, (du 5 au 9 juillet) pour être informé d'un événement qui s'était passé à Ostende. Événement somme toute important puisqu'il s'agissait pour la marine royale belge d'une "première", : celle d'envoyer sur mer le premier bateau digne de la nation et d'inaugurer sa mission de protection de la pêche dans la mer du Nord, mission pour laquelle le LOUISE-MARIE - dont nous donnons par ailleurs les caractéristiques - avait été acheté par le gouvernement Belge. Ce premier garde-pêche belge cingla vers les lieux de pêche dans les parages du Doggerbank, des Feroë et d'Islande où plus de 100 chaloupes belges - ostendaises pour la majorité - se livraient à la pêche à la morue.





La LOUISE-MARIE devant Ostende en 1843  
ICON-OST. 476.

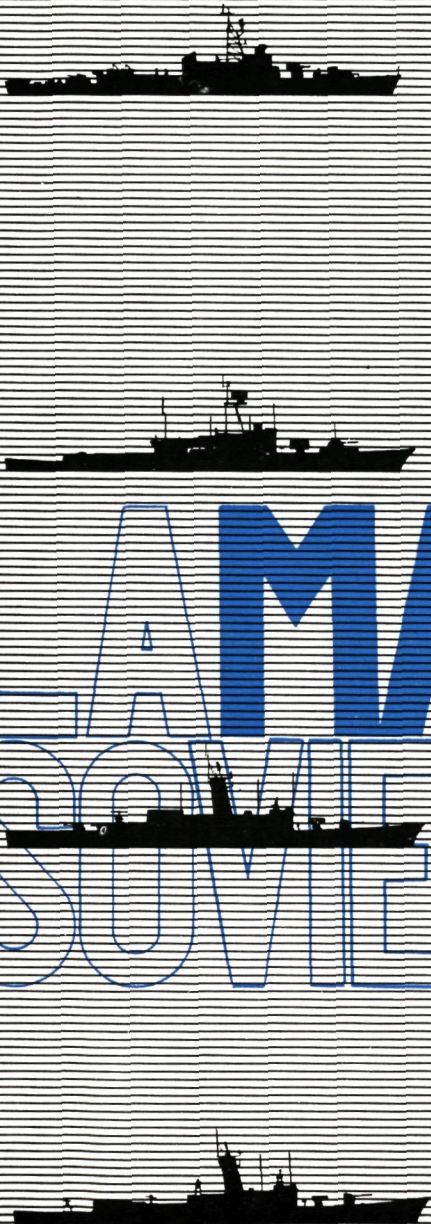
Cette première campagne fut fructueuse si l'on s'en réfère au rapport qu'adressa le commandant Eyckholt au Ministre des affaires étrangères le 27 juillet 1840. (Cité par LÉCONTE dans "Les Ancêtres de la Force Navale").

**"Cette petite croisière, écrivait-il, pendant laquelle nous avons visité les principaux ports du Nord et de l'Est des îles Shetland, a été très utile d'abord pour corroborer les ordres et les instructions données par Mr. Ogilvy (consul de Belgique à Lerwik) à ses agents et empêcher nos pêcheurs de commettre dans ces ports un trafic illicite, ensuite, pour l'instruction des officiers et de l'équipage. La goélette vint au secours du schokker anversoïis FRANCIS, manquant de vivres, du JEUNE HENRI d'Ostende qui avait perdu son beaupré par suite des tempêtes essuyées et du JEUNE EDOUARD d'Ostende également qui était veuf de voiles."**

Dans ce rapport de quelques lignes le commandant du LOUISE-MARIE synthétisait aussi la mission du garde-pêche : faire respecter les lois et les accords internationaux sur la pêche et venir en aide à nos pêcheurs.

La LOUISE-MARIE rentra de sa croisière aux îles Féroë le 19 octobre 1840 - Elle fut alors chargée contrairement aux décisions primitives d'autres missions. Ceci est un autre aspect de l'histoire de notre marine naissante dont nous aurons encore l'occasion de vous entretenir.

A L'HEURE OU L'OTAN SE RE-  
CONVERTIT ET PREPARE LE NOU-  
VEAU BAIL QUI, EN LIANT LES  
PAYS MEMBRES, RASSEMBLE  
LES MARINES DE GUERRE EN  
UNE NOUVELLE INVICIBLE AR-  
MADA, NOTRE COLLABORA-  
TEUR, LE LIEUTENANT DE VAIS-  
SEAU 1CL LUC HOORNAERT,  
SPECIALISTE DES MARINES  
ETRANGERES PRESENTE :



# LA MARINE SOVIETIQUE

SES ORIGINES, SON HISTOIRE,  
SON ORGANISATION ET SA  
PUISSANCE.

DEUXIEME PARTIE AU No 3



L'expansion navale n'est pas l'apanage de la Russie soviétique ; depuis toujours, les gouvernements qui se sont succédés à la tête du pays ont voulu réaliser le rêve séculaire des Slaves : accéder aux mers libres. Ce rêve a vu un commencement de réalisation avec le tsar Pierre le Grand, monté sur le trône en 1682, qui affirmait que „tout potentat qui n'a qu'une armée n'a qu'un bras, deux s'il possède une marine ”.

Avant Pierre le Grand, Arkhangelsk (fondé en 1585) était le seul et unique port russe (la Russie avait perdu sa dernière part du littoral baltique en 1609 au profit des Suédois), encore n'était-il libre des glaces que quelques mois par an. Dès lors, l'objectif majeur des maîtres de la Russie fut d'acquérir des ports libres de glaces, et ainsi donner aux Russes le „goût de la mer ”. En 1714 les navires de celui qu'on a baptisé à juste titre le „fondeur de la marine russe ” remportent dans la guerre nordique une victoire sur les Suédois ; les îles Aland sont conquises : la Russie supplante la Suède comme puissance navale balte. A partir de cette époque, jusqu'en 1905, la Russie occupera une place honorable dans l'histoire maritime.

En 1728/29, le Danois Behring, au service des tsars, passe le détroit séparant la Sibérie et l'Alaska. Sous Catherine II (1762-1796), une flotte russe partie de Kronstadt fait, en 1770, le tour de l'Europe et anéantit à Tcheshmé, au large de l'Anatolie, les escadres turques ; la Russie s'ouvre ainsi un passage par les détroits turcs et peut naviguer librement en Mer Noire. Toujours pendant le règne de Catherine, la domination russe s'étend de l'Alaska vers le Sud ; les Russes avancent jusqu'aux portes de San Francisco qui, à l'époque, est ville espagnole. Poussant plus loin encore, sous Alexandre 1er, ils réussissent à prendre pied sur les Iles Hawaï et à s'y maintenir pendant une quinzaine d'années. Souvenons-nous encore des grandes batailles navales de Navarin, Sébastopol et Sinope qui concrétisèrent la puissance navale russe.

En 1904, à la veille de la guerre russo-japonaise, la flotte russe occupait le troisième rang derrière les marines britannique et française. Ses équipages comptaient 3200 officiers et 58000 hommes. De 1880 à 1902 elle avait fait construire 500.000 tonnes de bâtiments, tonnage considérable pour l'époque, dont 87 % dans ses propres chantiers : entr'autre 21 cuirassés, 18 croiseurs, 14 destroyers, 71 torpilleurs. Les ingénieurs russes ne manquaient ni d'imagination ni de hardiesse et certaines de leurs réalisations ont fait date dans l'histoire navale comme les „Popafka”, batteries flottantes circulaires ou le „Général Amiral” qui fut à coup sûr l'ancêtre des croiseurs-cuirassés.

### **le déclin ou le désastre de tshoushima**

Port-Arthur et Tsoushima furent en 1905 les tombeaux de cette belle marine ; il y eut peu de défaites aussi complètes que celle de Tsoushima qui se classe dans l'histoire au même rang que la bataille de Cannes comme type de bataille d'anéantissement. Le périple de la flotte de la Baltique (20.000 milles marins autour de la moitié du monde) sous la conduite de l'amiral MAKAROV jusqu'au rendez-vous avec le désastre au large du Japon, révéla tant d'exemples de confusion et d'incapacité, qu'elle fit de la marine russe de cette époque presque un objet de risée parmi les gens de mer du monde. Malgré leurs belles unités et leur héroïsme, les marins russes démontrèrent qu'ils n'avaient pas la valeur professionnelle des marins nippons.

Cette défaite amorça le déclin de la marine russe. Après la première guerre mondiale, pendant laquelle les forces navales russes, avec leurs moyens limités, ne parvinrent pas à se déployer dans les mers intérieures, il y eut une phase défensive plus ou moins couronnée de succès contre les interventions alliées anti-bolcheviques dans les eaux côtières. Cependant on peut affirmer que de 1917 à 1933 le gouvernement issu de la révolution se désintéressa de sa marine.

### **le renouveau**

Ce n'est que vers la fin des années 1920-1930 que le gouvernement soviétique se mit à remplacer peu à peu les vieux bâtiments de l'époque des tsars par des unités nouvelles. Le deuxième plan quinquennal (1933-1937) intensifia cette activité. Fait remarquable : pour réaliser ce programme, Staline bénéficia de l'aide technique de constructeurs italiens envoyés par Mussolini. Bien que l'effort se soit précipité à partir de 1938 devant la menace de conflit, la marine soviétique n'occupait encore au début de la Seconde Guerre Mondiale qu'un rang assez modeste. Les constructions avaient porté sur ce qui était immédiatement réalisable, c'est-à-dire une flotte légère à base, surtout, de sous-marins : 250 étaient en service en 1941. Il y avait cependant plusieurs grands bâtiments en chantier, dont trois cuirassés de 45.000 tonnes. Pendant les hostilités, le rôle de la marine soviétique fut assez effacé : la stratégie allemande consistant à limiter au maximum la liberté de manœuvre des navires soviétiques. Après la guerre, vivement impressionné par les grandes opérations amphibies dans le Pacifique, en Méditerranée et en Normandie, Staline prit conscience de l'infériorité navale de son pays. Il décida donc de hisser sa marine au niveau de ses autres forces armées et, comprenant qu'elle ne pouvait se développer que si elle était autonome, il créa un ministère indépendant de



celui de la Défense Nationale. Une fois les chantiers navals reconstruits, agrandis et modernisés, un vaste effort de construction fut entrepris. Le résultat de cet effort, atteint en quelques années, fut extraordinaire. Après la mort de Staline, le Ministère de la Marine autonome retomba sous la coupe du Ministère de la Défense, mais il n'en reste pas moins vrai que l'impulsion était donnée ; de 600.000 tonnes environ de navires disparates et périmés, la flotte soviétique est passée à 1.500.000 tonnes à la fin de 1955, dépassant ainsi le tonnage de la marine britannique et lui ravissant la seconde place dans la hiérarchie des puissances navales.

### **la vocation océanique**

Ayant conservé en grande partie sa stratégie traditionnelle, à savoir, couverture des flancs des armées, appui de feu, opérations amphibies, protection des atterrages soviétiques, il n'en reste pas moins vrai que la marine soviétique s'accorde de nos jours des visées océaniques réelles. Ainsi, depuis 1964, la marine de l'URSS navigue en permanence en Méditerranée et s'y crée des facilités dans divers pays arabes tombés dans l'orbite du Kremlin. De même, des lignes maritimes régulières ont été ouvertes vers Cuba, et des manœuvres ont lieu assez souvent au large des Philippines. Tout récemment encore, des sous-marins soutenus par des bâtiments-bases ont opéré dans la région du Cap Vert.

Et pourtant, malgré ces „poussées vers les océans", l'URSS restera toujours handicapée par sa position géographique qui a fait d'elle une nation continentale par excellence.



## la situation géographique

Les flottes de surface et sous-marines doivent parcourir des distances formidables en suivant le pourtour des deux continents et en passant devant des côtes tenues (sauf l'Océan Arctique) par l'autres puissances. Les navires n'ont encore qu'un accès dégagé et facile à la haute mer et les flottes sont nécessairement éloignées, éparpillées et divisées, sans guère de possibilité de relève et de renforcement. La géographie est l'ennemi numéro un. La Baltique, voie d'accès à Leningrad au cœur politique de la Russie, est une mer intérieure et ses portes étroites. Le Skagerrak et le Kattegat sont contrôlées par des nations OTAN. Les eaux sont peu profondes et faciles à miner, en temps de guerre elles offriraient une sortie périlleuse vers l'Atlantique, même si les détroits étaient occupés par les armées soviétiques. La Mer Blanche est longuement prise par les glaces, mais les eaux de Mourmansk sont libres.

Entre la Baltique et la Mer Blanche, un canal maritime offre pendant cinq mois environ une voie de liaison aux navires ne dépassant pas la taille d'un sous-marin et d'un petit destroyer. Mais c'est un mince passage, facile à bloquer par les entraves du gel hivernal, par les mines ou les bombardements d'armes classiques ou atomiques.

Bien loin vers le Sud se trouve une autre étendue d'eau donnant accès à une zone vitale, à l'industrie de l'Ukraine et au pétrole du Caucase. La Mer Noire, mer intérieure comme la Baltique, présente encore une issue plus difficile, les Dardanelles étant aussi aux mains d'une puissance OTAN.

La Sibérie soviétique et l'Extrême-Orient présentent encore un problème naval séparé. Pendant six à dix semaines en été, la communication le long de la côte arctique entre la région de Mourmansk et le Détroit de Béring et le Pacifique est malaisée. Evidemment des bases sont solidement implantées dans le Pacifique et peuvent jouer un rôle important en cas de conflit à l'échelle mondiale, mais elles restent cependant secondaires eu égard à l'éloignement de la „métropole”.

La Russie soviétique est donc obligée d'entretenir quatre flottes distinctes, séparées par de vastes distances et de grands obstacles et ne pouvant pas se renforcer mutuellement. De plus, les Soviétiques, partisans d'une „grande marine” se trouvent en face d'un autre désavantage géographique majeur : en général les chantiers navals se trouvent très éloignés des principaux centres industriels.







## **organisation**

Les fonctions du Commandant en Chef de la Marine pourraient s'apparenter à celles d'un Secrétaire d'Etat.

Il est responsable, en temps de paix, de la mise en condition matérielle des forces navales et aéronavales et de l'entraînement du personnel. Il est secondé dans sa tâche, d'une part par le Conseil Militaire de la Marine qui réunit les responsables des grandes directions et, d'autre part, par son premier suppléant. Celui-ci est en fait, le Chef d'Etat-Major de la Marine ; il serait responsable du déroulement des opérations navales préconisées par l'Etat-Major principal de l'Armée et de la Marine.

Le second adjoint direct du Commandant en Chef est l'adjoint pour les questions politiques.

L'Etat-Major comprend les directions suivantes : affaires générales, infrastructures, entraînement, constructions, armements, aviation navale, défense côtière, services logistiques.

Aux échelons subordonnés se trouvent :

le commandement des sous-marins stratégiques,  
les commandements des flottes et des flottilles.

Le commandement des sous-marins stratégiques est récent. S'il relève sur le plan opérationnel du Cdt en Chef de la Marine, l'ordre de mise en œuvre des missiles ne peut sans doute parvenir aux sous-marins que des plus hauts échelons de la Défense et probablement du Comité Central lui-même.

Les „ Flottes ” :

Flotte du Nord (Arctique) - QG à MOURMANSK

Flotte de la Baltique - QG à KALININGRAD (KOENIGSBERG)

Flotte de la Mer Noire - QG à SEBASTOPOL

Flotte du Pacifique - QG à VLADIVOSTOK.

Les „ Flottilles ” :

celle de la Caspienne - QG à BAKOU

celle du DANUBE - QG à ISMAIL

celle de l'Amour - QG à KHABAROVSK

celle du Kamtchatka - QG à PETROPAVLOVSK.

L'organisation à l'échelon Flotte ressemble à celle du haut commandement naval. Le Cdt en Chef de Flotte est installé à terre et il est assisté par un Conseil Militaire et secondé par un état-major de Flotte et un premier adjoint. Au point de vue opérationnel, il a cinq grand subordonnés :

le commandant des forces de surface

le commandant des sous-marins (non stratégiques)

le commandant de l'aviation navale

le commandant de la défense côtière



le commandant de l'infanterie de marine (de création récente). Les forces de surface et sous-marine sont réparties en brigades de plusieurs divisions.

Les forces aériennes sont divisées en divisions et régiments.

La défense côtière actionne, d'une part les unités navigantes de garde-côtes (OVR) groupées par districts, s'appuyant sur les bases navales principales et d'autre part les unités à terre d'artillerie côtière et de missiles de défense côtière relevant de ces districts.

Les missiles de défense côtière sont répartis en unités mobiles. Ces missiles aérodynamiques sont du type SHADDOK à grande portée (300 nautiques) et KENNEL (version surface-surface du missile air-surface) de portée plus modeste.

L'infanterie de marine est organisée en brigades, bataillons, etc... et est fortement mécanisée et motorisée. Sa mission principale est le débarquement de vive force sur le rivage ennemi.

Pour la partie logistique, le Cdt en Chef d'une „Flotte” est assisté par un officier général responsable des navires auxiliaires, des bases, du ravitaillement en vivres, combustibles, munitions, armes et équipement.

Cette organisation a été mise sur pied pour tenir compte du caractère très particulier des grands théâtres maritimes entourant l'URSS et qui sont très éloignés les uns des autres.

Les „Flottes” constituent des ensembles autonomes qui s'appuient dans chaque théâtre sur des complexes économiques et industriels. Le chef trouve ainsi à sa portée tous les moyens dont il a besoin pour sa flotte.

Notre étude sur l'organisation serait incomplète sans dire quelques mots sur la Direction Politique dont le rôle est, comme partout dans les pays socialistes, essentiel.

Les militaires de tous grades et de toutes armes consacrent de longues heures à l'instruction politique, tant dans les organisations du Parti qu'au sein des unités.

La Direction Politique de la Marine dépend organiquement du Commandant en Chef de la Marine mais elle reçoit ses directives du Comité Central par la voie de la Direction Politique principale du Ministère de la Défense. Elle a pour principaux correspondants les directions politiques des „Flottes” et des „Flottilles”.

Il y a des officiers politiques jusqu'à l'échelon bâtiment où ils portent le titre d'adjoint politique du Commandant.

Leur action se prolonge jusqu'aux plus petits échelons, grâce

aux marins membres des jeunesses communistes (Komsomols). Terminons ce chapitre en disant que l'aviation navale ne dispose ni de porte-avions d'attaque ni d'avions de chasse, la couverture aérienne de la Flotte étant assurée par les chasseurs de l'Armée de l'Air (PVO).

### **le personnel**

Les effectifs sont évalués à 475.000 hommes répartis de la manière suivante :

personnel embarqué	160.000
personnel à terre	270.000
aviation navale	30.000
infanterie de marine	15.000

L'âge d'entrée au service des miliciens est normalement de 18 ans. La durée du service sera, à partir de janvier 1968, de 3 ans pour les embarqués et de 2 ans pour le personnel à terre et l'aéronavale. Cependant les sous-mariniers continueraient à faire 4 ans comme auparavant.

### **Instruction**

Les candidats-officiers s'engagent comme volontaires à l'âge de 17 à 19 ans ; beaucoup d'entre eux sont issus des écoles „NAKHIMOV ” dont la principale est située à LENINGRAD.

L'âge d'entrée y est de 11 à 12 ans et la durée des cours de 6 ans. La formation de base est donnée par les académies navales dont la plus connue est l'académie FROUNZE à LENINGRAD. La durée des cours est de 4 à 5 ans.

Trois ans après la sortie de l'académie, les officiers suivent habituellement un cours de spécialisation.

La formation d'Etat-Major est donnée dans les académies navales Ordre de Lenine et Krylov.

Une formation élémentaire peut être suivie dans les centres du DOSAAF (organisation para-militaire).

L'instruction des matelots est assurée par les différentes flottes et comprend un stade primaire de 4 mois suivi d'un embarquement ou d'un cours de spécialisation.

A la fin du service, le milicien passe à la réserve ou à la possibilité de signer un rengagement.

L'avancement dépend de la valeur professionnelle et peut être très rapide ; la voie normale consiste à passer par une école de spécialité pour sous-officiers.

## **NOMENCLATURE DES FORCES**

### **Sous-marins**

50 sous-marins à propulsion nucléaire dont 10 armés de missiles balistiques et 25 armés de missiles aérodynamiques surface-surface.

330 sous-marins à propulsion conventionnelle dont 30 armés de

suite au 2  
l.h.



missiles balistiques et une vingtaine armés de missiles aérodynamiques surface-surface.

### Aviation navale

L'aéronavale est basée à terre et compte environ 500 bombardiers et 370 appareils divers.

Les bombardiers principaux sont du type TU-16 BADGER à turboréacteurs dont une grande partie sont armés de missiles air-surface d'une portée de 50 à 100 nautiques. Le remplacement partiel de ces appareils par le „BLINDER" a commencé.

La reconnaissance à très grande distance est effectuée par une version navale du TU-95 BEAR à turbopropulseurs.

Il reste un petit nombre de bombardiers-légers-torpilleurs IL-28 „BEAGLE" assez anciens.

Dans le rôle anti-sous-marin, nous trouvons l'hydravion BE-6 „MADGE" et l'hélicoptère MI-4 HOUND.

Le MADGE est en voie de remplacement par l'amphibie à turbo-propulseurs BE-12 MAIL.

### Navires de surface

Pour la première fois, l'URSS a construit un porte-aéronefs ; il s'agit d'un porte-hélicoptères de 20 à 30.000 T actuellement aux essais en Mer Noire. Une seconde unité semblable serait en achèvement à ODESSA. Il est encore trop tôt pour dire si ce type d'unité, d'une ligne assez similaire à celle du porte-hélicoptères „Jeanne d'Arc" de la Marine Nationale, aura un rôle amphibie ou ASM.

Les autres unités de surface sont :

- 5 croiseurs lance-missiles surface-surface et surface-air.
- 18 croiseurs conventionnels dont 1 armé de missiles surface-air.
- 9 frégates lance-missiles surface-air.
- 14 destroyers lance-missiles surface-surface.
- 2 destroyers lance-missiles surface-air.
- 80 destroyers conventionnels.
- 100 escorteurs océaniques et semi-océaniques.
- 300 escorteurs côtiers et chasseurs de sous-marins.
- 170 dragueurs d'escadre et océaniques.
- 150 dragueurs côtiers.
- 100 vedettes lance-missiles surface-surface.
- 400 vedettes lance-torpilles.
- 200 bâtiments de débarquement.
- 1000 bâtiments auxiliaires.

A noter que certains dragueurs et certains auxiliaires et chalutiers sont équipés pour la recherche du renseignement électronique. La plupart des sous-marins et les navires de surface d'une certaine importance sont adaptés au mouillage de mines.



## de de moor en de belgische expeditie naar

Op 28 juni is het fregat DE MOOR, van de Zeemacht, onder het bevel van Korvetkapitein Robyns, vertrokken uit Brisbane. Op 20 november is het daar teruggekeerd met de Belgische wetenschappelijke expeditie aan boord, die gedurende vijf maanden het Grote Koraalrif verkend heeft. Dit rif strekt zich uit over een lengte van ongeveer 4.000 mijl.

Er is geen enkel ongeluk gebeurd niettegenstaande de zeer drukke bedrijvigheid. Meer dan 800 maal werd er gedoken ; daarvoor diende de De Moor meer dan 400 keer kleine sloepen te water te laten en uit te sturen.

De De Moor heeft vooreerst de eilanden en de riffen van Capricorne, gelegen op 24° zuiderbreedte, bezocht. Daar is vooral het Biologisch Opzoekingscentrum te vermelden. Op 24 juli vervoegde hij de minder bekende Swain Reefs. Van daaruit stoomde hij naar Townsville en ging ten slotte voor anker in de Palm Island archipel, waar de riffen bestudeerd werden van 12 tot 20 aug.

Vervolgens werd Cairns, en dit tot 20 oktober, de basishaven van de expeditie, van waaruit het noordelijk gedeelte van het Grote Rif en de lintriffen, grenzend aan de Stille Oceaan, onderzocht werden. Het slechte weder was geen meevaller voor het werk, dat aldus moeilijk en soms gevaarlijk was. Op 20 november eindigde de expeditie en de De Moor vervoegde Brisbane.

De expeditie, geleid door professor A. Distèche van de Luikse Universiteit, bestond uit : A. Bastin, geoloog van het Natuurhistorisch Museum ; A. Coomans, dierkundige van de Gentse universiteit ; J. Bussers, dierkundige van Newcastle ; C. Monty, geoloog van de Luikse universiteit. De filmploegen bestonden uit : M. Thonnon, M. De Mevius, Mme A. Noury-Thonnon, P. Dubuisson, C. Massart, allen van Luik ; R. Taylor van Sydney, terwijl M. Chekanoff en R. Henen de technische ploeg vormden. B. Gorsky, letterkundige, verzekerde de dienst van het secretariaat. W. Muller van Yeppon was schipper van het hulpvaartuig Careelan.

Vele vreemde geleerden hebben hun bijstand verleend aan de expeditie. Onder andere P. Woodheid, dierkundige, directeur van het station van Heron Island, en zijn assistent S. Donn ; A. Crille, plantenkundige van de universiteit van Sydney ; H. Goldman en S. Berenford vissenkundigen van het museum van Sydney ; H. Heatwole, dierkundige van de universiteit van Armidale ; T. Goreau, bioloog, professor aan de universiteit van Kingstone en Sir M. Yonge, dierkundige, die de Engelse expeditie naar het Grote Rif leidde in 1929.

Prof. Dr. Dubuisson, rector van de Luikse universiteit en promotor van de expeditie evenals Mevr. Dubuisson, professor aan dezelfde universiteit, verbleven twee weken aan boord van de De Moor.

Het is voor de eerste keer dat een expeditie een zo grote zone, bijna 2000 km., van het Grote Rif onderzocht. Het is eveneens de eerste maal dat een schip met een tonnemaat zoals de De Moor zich tussen die riffen waagde, waar bovendien onvolledige of helemaal geen zeekaarten van bestonden. Kommandant Robyns heeft daar een zeemanservaring naar voor



## het grote koraalrif. 4 - 4 - 67 - 20 - 2 - 68

gebracht, die werkelijk bewonderenswaardig is. De geologen en dierkundigen hebben hun programma volledig kunnen afwerken of weten aan te passen aan de omstandigheden.

De De Moor heeft zeer vele dieptemetingen kunnen uitvoeren. Bijna 300 stalen van sedimentatie en 12 grote afzettingen zijn naar boven gebracht. Al deze gegevens zullen toelaten de aanslibbing door erosie beter te leren kennen, zowel van het Grote Rif als van het vasteland en van sommige eilanden.

De verdeling van de koralen op de riffen is onderzocht in functie van de plaats, de fauna van de riffen en de breedteligging. Een referentieverzameling van 671 soorten koralen is aangelegd, vooral door C. Monty. De dierkundigen zijn er in geslaagd een belangrijke verzameling aan te leggen voor onze musea en voor hun persoonlijk onderzoek. Deze zijn verwonderd geweest door de rijkdom aan onderwaterwezens op de riffen. Vanaf de eencellige wezens, die soms een merkwaardige gestalte aannamen zoals sommige foraminiferen van bijna 3 cm. diameter, tot de honderden schildpadden, die 's nachts hun eieren kwamen leggen op de witte stranden. Onze onderzoekers hebben werkelijk een wonderbare en veelkleurige wereld zien voorbijtrekken: meerkleurige vissen en gevaarlijke haaien, heldere koralen, zeesterren, vreemde schaaldieren enz. Dank zij de filmploegen werd een uitzonderlijk volledig beeld van de verschillende typen riffen opgenomen. Zowel van hun structuur als van de koralen waaruit ze samengesteld zijn. De fauna van de riffen, zowel boven als onder water werd gefilmd. De 30.000 meter film, die gedurende de expeditie gebruikt werden, vormen een enig document. De beste opnamen zullen door de cineast P. Levie, die aan boord van de De Moor begonnen is met een eerste opstelling, gebruikt worden voor het opmaken van 10 kleurenfilms, 35 mm., van 20 minuten. Terwijl de duizenden beelden kunnen dienen als documentatie voor de specialisten.

Deze onderneming, waarvan we mogen zeggen dat ze werkelijk geslaagd is, is te danken aan het enthousiasme en de wilskracht van allen, maar vooral dank zij de logistieke steun van de De Moor. De samenwerking tussen de burgers en de bemanning was volledig. Zo is het bewezen dat de burgers en zeelui kunnen samenwerken en hun wetenschappelijke en technische kennis kunnen samenbundelen om een operatie, ver van huis, tot een goed einde te brengen. België mag gerust, met deze expeditie, een vergelijking doorstaan met andere rijkere en machtiger landen.

De autoriteiten van Queensland waren vol enthousiasme over het Belgisch initiatief om een der mooiste onderwateroorden ter wereld te beschermen en te verkennen.

De De Moor vertrok uit Oostende op 4 april 1967 en ving de terugreis aan op 30 november. Hij deed de rondvaart langs Kaap de Goede Hoop en verhoogde Oostende op 20 februari 1968. De Heren C. Monty, D. Barnes en R. Henen maakten de terugreis mede; de andere leden van de expeditie keerden per vliegtuig naar België terug.

le cpc a. robyns commandant du de moor,



réception de l'équipage par



navigateur et kangourou



reception le 20 mars à l'hotel de ville d'ostende



Parti d'Ostende le 4 avril 67, l'escorte F.905 P. DE MOOR y est rentré le 20 février.

Depuis novembre 66 le CPC A. Robyns en assurait le commandement et le préparait à sa mission : participer à l'expédition scientifique belge en Australie.

Cette expédition à la Grande Barrière de Corail poursuivait trois objectifs : réaliser une dizaine de courts métrages pour le Ministère de l'Education Nationale, exécuter un programme de recherches mis au point par les quatre universités belges, l'Université de Newcastle

et celle de Brisbane et rassembler les collections destinées à enrichir nos musées et à servir de matériel d'étude pour nos chercheurs. La Force Navale, à travers le DE MOOR et son équipage, a permis aux opérations d'avoir lieu en transportant à pied d'œuvre les équipes de chercheurs et leur matériel et en s'occupant sur place des travaux de préparation d'entretien et de réparation du matériel elle a permis aux scientifiques de se consacrer plus entièrement à leurs recherches. Pendant cinq mois, le commandant Robyns a

**cpc. a. robyns**

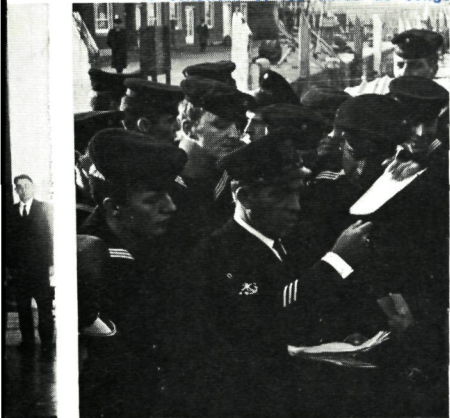
**l'aventure australienne : les de**



iale de melbourne des usines Eugène Bekaert.



le coxswain et les titres de congo



évolué dans les récifs de la chaîne corallienne qui s'étend sur plus de 4.000 nautiques.

Après avoir attendu au mouillage, l'heure qui l'autorisait à rentrer au port d'Ostende, le DE MOOR a fait l'objet d'une réception toute particulière au centre de dragage, en présence de S.A.R. le Prince Albert et de nombreuses personnalités.

Quelques heures plus tard, la majeure partie de l'équipage munie d'un titre de congé bien gagné quittait le bord avec la satisfaction d'avoir bien rempli sa mission.

## 15 décembre

Nous doublons l'île de Bali la nuit et nous entrons dans la mer de Java. C'est ici que s'est déroulé l'historique combat entre Néerlandais et Japonais et où périrent Karel Doorman et ses hommes.

## 20 décembre

Singapour, 10 heures : sommes amarés à la base de la Royal Navy.

Pour atteindre cette base il a fallu remonter la Johore pendant une heure et demi. La musique des Royal Marines, en nous donnant l'aubade à l'accostage, nous a replongé dans cette atmosphère si particulière de la Royal Navy et de ses traditions.

Les Britanniques sont heureux de nous voir, mais on sent plus encore leur fierté de ce qu'une „Algérine" de construction britannique, puisse après 25 ans de mer, supporter une telle expédition.

Et puis il y a aussi, peut-être, l'arrière-pensée du Marché Commun : les réceptions se succèdent à une cadence épuisante.

25 miles d'un parcours pittoresque séparent la ville de la base. Singapour est une ville immense, la baie remplie de navires marchands témoigne d'un commerce intense.

Au dire de tous, même des britanniques, elle est bien gouvernée et sera sous peu un centre économique très important.

Le temps passe très vite et c'est déjà le départ, mais... les machines refusent et le départ est reporté au 23 à 10 heures.

Il est impossible de trouver les pièces de rechange. Je décide dès lors une réparation de fortune et je demande à l'Etat Major à Bruxelles d'adresser la pièce manquante à la prochaine escale : Cochin.

Il sera cependant impossible de maintenir la vitesse et l'escale de Cochin risque d'être raccourcie.

Le trajet Singapour-Cochin se passe normalement, à signaler toutefois la visite du Père Noël dans la nuit du 25.

### **30 décembre**

Rendu à Cochin à 9 heures où nous nous amarrons à la base. Après de nombreuses recherches, la pièce de rechange pour la machine est signalée à Madras !

Ce n'est que le 2 qu'elle arrivera à bord. Nous aurons entretemps l'occasion d'établir de sympathiques contacts avec la marine indienne et de recevoir à bord l'Ambassadeur de Belgique à New Delhi et le Consul de Belgique à Madras.

Les Indiens sont toute gentillesse, mais on retrouve l'esprit asiatique de Djakarta : la commande de combustible est livrée en dernière minute, le pilote arrive avec une demi-heure de retard...

Nous, européens, sommes décidément trop nerveux et pressés pour vivre dans ces contrées.

Enfin, avec de nouveau 1 jour de retard, nous appareillons le 2 janvier à 6 heures.

Le navire est en ordre de route et nous espérons bien refaire notre retard au cour du trajet Cochin-Diégo Suarez.

### **3 janvier**

A l'heure du matin, nous doublons la petite île de Minicoy.

En lisant un livre sur Hong-Kong, je retrouve l'étymologie d'une de mes préoccupations : le typhon. En chinois „Tai-Fung" qui signifie vents suprêmes. Signalé au voisinage : le cyclone Georgette que je compte bien ne pas rencontrer.

Le voyage se poursuit sans incidents, nous avons évité Georgette et rattrapé le temps perdu.

### **10 janvier**

Le 10, nous entrons dans l'immense baie de Diégo Suarez qui pourrait abriter toute une flotte et dès l'accostage, la Marine Nationale Française nous prend en charge.

La ville n'est pas importante, style colonial ... un peu négligé. Les indigènes, quoique très éveillés, préfèrent de loin la vie facile. Je me suis laissé dire qu'un licencié en philo et lettres a préféré travailler à la distribution des timbres-postes plus tôt que d'employer ses connaissances.

Mais ne généralisons pas. J'ai eu de très intéressantes conversations avec le préfet de la région. La présence française en République Malgache reste très importante et semble désirée.

L'arsenal de Diégo-Suarez travaille pour le secteur privé et s'occupe également des industries périphériques.

Les deux jours sont vite passés et le 21 à 10.00 h. nous appareillons sans avoir résolu un importante problème domestique : l'approvisionnement en pommes de terre. Pour un Belge c'est le drame !

### **12 janvier**

Doublons le cap d'Ambre dans la soirée et prenons le canal du Mozambique. Un courant portant vers la Nord nous retardera tout le long de la côte occidentale de Madagascar.

### **17 janvier**

Nous longeons la côte orientale sud-africaine à l'isobathe de 100 brases. Nous y trouvons le courant d'Agulhas qui nous aide à refaire le retard et à respecter notre H.P.A. à Capetown.

Mais le temps se détériore, le vent force au Sud et l'après-midi le navire tosses trop à la lame : je dois réduire la vitesse.



A Singapour, j'avais fait le connaissance du commandant de l'H.M.S. GRAFTON qui (une semaine après nous, entreprenait également le voyage de retour vers la Grande-Bretagne.

Le 19 dans l'après-midi je reçois un message : l'H.M.S. GRAFTON est tombé, 1200 nautiques plus au Nord, dans l'épicentre du cyclone Georgette. Un membre de l'équipage est choqué et s'est cassé la jambe en chutant. Le commandant nous demande des conseils médicaux.

Deux heures plus tard il nous remercie mais nous annonce la mort du blessé. Cette nouvelle nous peine terriblement ; chacun imagine l'atmosphère à bord du Grafton où ce drame doit balayer toute la joie de l'équipage sur le chemin du retour.

A 17 heures la mer se creuse encore, j'abats de 10 degrés pour épauler la mer un point sur l'avant bâbord : le navire cogne moins.

### **20 janvier**

Nous doublons le matin à l'heure le cap Agulhas. Au changement de route, la mer passe sur l'arrière du travers et je peux augmenter la vitesse.

A 9.30 h., nous entrons dans le port de Capetown, à 10 heures nous y sommes amarrés.

Capetown, énorme et nichée au centre d'un cirque de montagne (dont le célèbre Table-Mountain), est la plus belle ville de toutes nos escales.

Tout y est de bon goût, la visite de la ville et les excursions confirment cette impression d'un raffinement plus subtil qu'en Australie. Nos contacts sont bien sûr facilités par le flamand bien que l'afrikaner possède un vocabulaire très imagé.

Autre particularité du Cap, dont nous avons d'ailleurs profité : le bain de mer le matin dans l'Océan Indien à l'est de la ville et un second le soir dans l'Atlantique à l'Ouest. La différence de température est très sensible.

### **23 janvier**

Quittons Capetown à 10 heures et notre route nous mènera désormais vers le Nord !

Les 23 et 24, la mer est forte de suroît, mais heureusement nous fuyons devant la vague.

Néanmoins, comme à bord du GRAFTON, le roulis provoque un accident : un matelot se brise une côte.

Le 25 le temps s'améliore.

### **27 janvier**

Passons de l'hémisphère Sud à l'hémisphère Nord et de longitude Est en Ouest dans la même journée.

Le reste du parcours qui nous conduira à Abidjan se fera par beau temps.

### **2 février**

Nous nous présentons dès 8 heures devant Abidjan et comme aucun pilote ne se présente nous rentrons seuls : amarrage au quai Nord.

Il y a neuf ans - déjà - que je ne suis venu à Abidjan ; la ville est méconnaissable, elle s'est considérablement étendue et le port s'est développé. Les noirs circulent à l'aise.

La marine ivoirienne ne compte que deux patrouilleurs ; pour une fois la comparaison nous est favorable !

La colonie belge qui semble très prospère, nous accueille gentiment. Il règne à Abidjan une certaine aisance bien que tout y soit hors de prix.

#### 4 février

C'est aujourd'hui dimanche, nous appareillons en fin d'après-midi. Il y a exactement 10 mois, nous quittons Oostende. Dehors, la mer est belle, la fin du voyage s'annonce heureuse.

Mais, le 7, un message assombrit la joie du retour : le père d'un sous-officier est décédé, c'est d'autant plus pénible que nous sommes près de la maison.

Chaque soir désormais, nous apercevons l'étoile polaire, elle nous a manqué pendant six mois mais avec elle, nous commençons à ressentir le froid bien que la température voisine 19°C. C'est sans encombres que nous apercevons le 12 février, notre ultime escale : Ténériffe.

Huit ans se sont écoulés depuis mon dernier séjour dans l'île et ici aussi les transformations sont nombreuses. Dix grands immeubles et de nombreux hôtels ont provoqué une affluence de touristes qui ternit un peu le charme de cette île rude et volcanique.

Le deuxième jour de l'escale, j'ai le plaisir de monter au pic de Teide et d'y toucher la neige pour la première fois en dix mois.

#### 14 février

Appareillons à 10 heures, les prévisions météo sont défavorables.

Le 17 au milieu du Golfe de Gascogne la tempête se déchaîne. Je redoutais du gros temps, mais pas à ce point ! La carte synoptique ne prévoyait aucune perturbation. La tempête a dû surprendre les services météo car l'avis urgent de tempête ne m'est parvenu que deux heures avant elle.

#### 18 février

Le vent tombe dans l'après-midi : nous atteindrons Ostende le 20 février.

— FIN —



J'aimerais exprimer en cette fin de croisière les sentiments qui m'assaillent, qu'il me soit permis d'exprimer ma gratitude à mon équipage, c'est-à-dire tous mes collaborateurs.

A tous, je souhaite dans la vie un voyage heureux, comme le nôtre. Et en pensée, à leur intention je hisse Bravo Zoulou.

cpc a. robyns.





**KENNISMAKING MET**

**LIER**

**STAD  
SCHIP**



Schilderij «Familie van Berchem» van Frans FLORIS.  
(Museum WUYTS - Van Campon - Caroly).



Soms noemt men Lier wel eens de kleine vennoot van het trio der historische steden uit de provincie Antwerpen. Inderdaad, Antwerpen, Mechelen en Lier zijn in hun veelbewogen geschiedenis onafscheidbaar in onderling contact met elkaar gebleven. Op geringe afstand van elkaar gelegen, waren ze steeds betrokken in, of ondergingen gemeenschappelijk de gevolgen van elk politiek, economisch of cultureel gebeuren.

De reden waarom Lier, dat nu nog slechts 29.000 inwoners telt, niet de hoge vlucht genomen heeft van haar beide zustersteden, zijn van velerlei aard.

De tragere ontwikkeling moet eerst en vooral toegeschreven worden aan haar minder gunstige ligging, waardoor ze o.m. reeds sedert de 13de eeuw moest onderdoen voor de groeiende invloed van de Antwerpse haven- en handelsstad. Anderzijds heeft ze niet lang genoeg van de gunst harer vroegere vorsten mogen genieten om een administratief, rechterlijk of religieus centrum te worden zoals Mechelen er een geworden is. Tenslotte blijft Lier slechts een centrum van kleinnijverheid, dan wanneer andere steden hun levenskracht grotendeels aan de bloei hunner grootnijverheid te danken hebben. Nochtans hebben de Lierenaars, die fier op hun stad mogen zijn, de troost, dat Lier op cultureel gebied een reeks kunstenaars en kunstwerken heeft voortgebracht waarin ze menige grote stad evenaren.





De torenblazer op de Grote Markt.



De stichting van Lier wordt toegeschreven aan de heilige Gummarus (8ste eeuw), patroon van de stad. De Gummarusvereniging beheerste mede de vroegste ontwikkeling van Lier tot stedelijke agglomeratie tijdens de 11de en de 12de eeuw en het is rond dit Sint-Gummarusdomein dat de oudste Lierse bevolkingskern zich ontwikkelde.

Lier, vrijheid in 1194 werd eerst stad in 1212.

Geleidelijk ontwikkelde zich een nieuwe stadskern, de "portus" waarin ambachtslieden zich kwamen vestigen, die voor de definitieve uitbouw van de stad zorgden. In de 14de eeuw ging de stad over tot een tweede omwalling, die de eerste opnam en waarbij de markt met het belfort (1369) en de lakenhalle (1367) het hart werden.

In 1274 kwam Lier voor tussen de steden, die algemeen als de voornaamste lakencentra der 14de eeuw werden bestempeld. Het was te Lier dat in 1294 een overeenkomst tot stand kwam tussen Edward I van Engeland en hertog Jan II van Brabant, waardoor Brabant een gunstiger positie innam dan Vlaanderen. De sterk georganiseerde Lakengilde was voorzeker een uiterst belangrijke faktor in deze gunstige economische ontwikkeling. Lier bereikte het hoogtepunt van haar industriële en commerciële welvaart in de tweede helft van de 14de eeuw zodat de magistraat genoopt werd een nieuwe urbanisatorische uitbreiding, door te voeren.

De Zimmertoren.



De stad had vrij vlug de aandacht getrokken van hertogen en koningen. Filips de Schone en Johanna van Castilië of Aragon huwden er in 1496. Christiaan II, de onttroonde en verbannen koning van Denemarken, schoonbroeder van Keizer Karel, verbleef er van 1524 tot 1530, en een reeks prachtige brandglasramen in de collegiale kerk wijzen op een bijzondere gunst van Maximiliaan van Oostenrijk, Maria van Bourgondië en Margareta van York.

De tijdelijke achteruitgang van de lakennijverheid in de Nederlanden werd te Lier gelukkig goedge maakt door de weldadige voorspoed van Antwerpen in de 16de eeuw. Lier wist zich aan te passen aan deze nieuwe commerciële en industriële constellatie. Er ontwikkelden zich langzaam, maar glansrijk, de borduurnijverheid en orgelbouw. Hun produkten kwamen in aanraking met een Europees cliënteel. Ook het cultureel leven van Antwerpen straalde op Lier uit : scholen werden gesticht en rederijderskamers in het leven geroepen. De Sint-Gummaruskerk, waarvan de aanbouw reeds in 1377 begonnen was, werd in 1540 voltooid.



In de 17de eeuw uitte zich een nieuwe heropbloei in twee duidelijk te onderscheiden sectoren : de veemarkt en de bierbrouwnijverheid. Lier, dat, niettegenstaande de grote privilege van de veemarkt (1309), in de vorige eeuwen had moeten toezien dat 's Hertogenbosch en Diest een soortgelijke markt hadden, kende sedert 1630 een enorme uitbreiding en belangstelling.

Zij werd werkelijk de centrale markt waar de voornaamste veetransacties van Brabant plaats vonden. Doch deze gunstige ontwikkeling zou tot een spoedig verval komen in de tweede helft van de 17de eeuw. De Lierse bierbrouwnijverheid was een beter lot weggelegd. Ruim 25 brouwerijen zorgden voor een heerlijke bloei, die praktisch onafgebroken zou doorlopen tot in de 18de eeuw.

Onder het Hollands regiem nam vooral, de omstreeks 1755 opgerichte



textielfabriek De Heyder, een buitengewone uitbreiding. In 1819 telde deze instelling ruim 900 werknemers. De Brabantse Omwentelling die daaropvolgde sloot de afzetgebieden van die nijverheid af, zodat deze fabriek naar Leiden werd overgebracht en Lier met nieuwe moeilijkheden had te kampen.

Het kanaliseren van de Kleine Nete, de aanleg van nieuwe steenwegen, het oprichten van een staatsnormaalschool (1817) en de tot standkoming van de eerste spoorwegverbinding in 1855 droegen veel bij tot de verdere uitbouw van de stad in de 19de eeuw. Nieuwe bedrijven werden opgericht en de definitieve doorbraak van de Lierse kant, parel- en pailletindustrie kende grote afzetmogelijkheden. En toch zou de mechanisering, die uit deze ontwikkeling voortvloeide, te Lier geen blijvend succes kennen. Lier liet op economisch gebied het industriële kapitalisme van de 19de eeuw voorbijgaan en zocht zijn toevlucht in familiale bedrijven. De economische hernieuwing, die zich in andere streken en vooral in de Kempen in de 20ste eeuw ontwikkelde zou uiteindelijk ook Lier beïnvloeden. Door de aanleg van het Netekanaal, de verbinding van het Albertkanaal (Antwerpen - Luik) en de Grote Nete (Brussel - Binnenland), en het aantrekken van industrie staat ook voor Lier een nieuwe sociale en economische uitbreiding te wachten.

Maar er is meer !

In "De Gids voor Vlaanderen" wordt Lier betiteld als kunststad en belangrijk toeristisch centrum, aan de samenvloeiing van Grote en Kleine Nete, toegangspoort tot de Kempen.

Of deze woorden voldoende waren om Lier, voor de periode 1968 - 1970 als "toertische modelstad" te zien uitverkoren worden weten we niet ; wel weten we dat Lier de toerist veel te bieden heeft.

Het stadhuis (1740-1745), opgetrokken in een rustige rococostijl, is het werk van de Antwerpse architect J. P. Van Bauerscheidt. Het mag als zeer representatief voor zijn tijd worden beschouwd. Naast het stadhuis hebben we het Belfort (1369), laatste overblijfsel van de Lakenhalle, zijn gotische bouw vormt met het rococo stadhuis, hoe paradoxaal ook, een aanlokkelijk geheel. Verder vinden we aan de Grote Markt prachtige gevels van oude gildehuizen : het gotische Vleeshuis (1418), het renaissance Bakkershuis (1717), de barokke Rederijkerskamer (1721) en achter het stad-Lierse brouwerijen en de Sint-Jacobskapel (1479).

Met de bouw van de Sint-Gummarstoren werd in 1377 een aanvang gemaakt. Pas in 1455 was de toren voltooid. De collegiale Sint-Gummarskerk (1425-1540) is een representatief voorbeeld van de Brabantse hooggotiek



en verschillende bouwmeestersgeslachten, o.m. Mys, Keldermans en de Waghemaecker, hebben er de leiding van gehad, Het doksaal, van 1536 tot 1539 door de Mechelaars Fr. Mynsheeren en J. Wishaegen uitgevoerd, lijkt op een uniek stenen kantwerk.

Naast de Grote Kerk staat de laatromaanse Sint-Pieterskapel (ca. 1225), het oudste gebouw van de stad.

In de lente van dit jaar zal in het "Hof van Geetruyen" een Timmermans-Opsomertehuis geopend worden. Hierdoor zal het kunstpatrimonium van de stad merkkelijk verrijkt worden.

Vele oude patriciërswohnungen vinden we nog terug in het oude stads-gedeelte.

Liefhebbers van moderne architectuur vinden hun gading met een bezoek aan de H. Hartkerk, gebouwd naar de plannen van Flor Van Reeth, met in de voorgevel "De Goede Herder", indrukwekkend beeldhouwwerk van Karel Aubroeck.

Het is kenmerkend wat Lier heeft bijgedragen, niet alleen tot de Vlaamse, maar tevens ook tot de wereldcultuur.

Op letterkundig gebied wist Lier zich dadelijk op te dringen. Was het niet te Lier dat Beatrijs van Nazareth het oudste prozastuk uit de Neder-





Begijnhof  
«in 't Soete Naemcke».



Het Begijnhof getuigt van middeleeuwse vroomheid en ingetogenheid. Het sympathieke begijnhof, met zijn kerk in Vlaamse renaissancestijl, met zijn pittige huizekens en pittoreske hoekjes, vormt een bron van inspiratie voor de kunstenaar. De kerk bezit vele kunstwerken: het indrukwekkend renaissance hoogaltaar van P. Scheemaekers (1711), een schilderij van J. E. Quellyn de Jongere en het in 1723 door J. B. Forceville geplaatste orgel.

Aan het Zimmerplein verheft zich tegenover een oude binnenstadspoort de Zimmertoren. De Zimmertoren en het Zimmerpaviljoen trekken de bezoekers aan met de kracht van een magneet.

Weinig provinciestedjes kunnen bogen op een museum gelijk dit van Lier. Het bezit schilderijen van bekende meesters, o. m.: "De Vlaamse Spreekwoorden" van Breughel de Jonghe, "De Familie van Berchem" van Frans Floris, een van de pronkstukken uit het Belgisch paviljoen op de wereldtentoonstelling te Montreal, een schets van Rubens en zo meer. In

De Sint-Gummaruskerk.



landse letterkunde heeft geschreven? Naast de rederijkers, waaronder Cornelis De Bie, vernoemen we nog Jan Frans Willems, vader van de Vlaamse beweging en zeer aan Lier gehecht, Kanunnik Jan B. David, filoloog en historicus, Anton Bergmann, geschiedschrijver en letterkundige, Nest Van der Hallen, Bert Van Aarschot en onze grote Felix Timmermans, door wiens boeken Lier een wereldfiguur werd.

Op het terrein van plastische kunst bracht Lier een ander wereldfiguur naar voren: Baron Isidoor Opsomer. Talrijke kunstwerken van Lierse meesters prijken in Europese musea. Citeren we slechts Adriaan de Bie, Frans Wouters, C. Groendael, J. L. Dyckmans en Raymond de la Haye.

Onder de talrijke musici vermelden we slechts Renaat Veremans, die er fier op gaat Lierenaar te zijn en Jaak Opsomer. Verder mag Lier bogen op kunstschilder Lodewijk Van Boeckel, de man onder wiens hand ijzer smolt tot vechtende handen en Louis Zimmer, bouwer van astronomische uurwerken, die op een geniale wijze het heelal tussen vier muren wist te vangen.



## PROMENADE DANS LA VILLE DE LIERRE

"Lierre la Belle" est située au confluent de la Grande et la Petite Nèthe et est considérée comme la "Porte de la Campine". Elevée au rang de ville au XIIe siècle, Lierre possède un passé riche en événements historiques ; elle compte actuellement près de 30.000 habitants.

Elle vit naître de nombreuses personnalités qui s'imposèrent dans le monde artistique et scientifique ; retenons les noms du rhétoricien C. De Bie, de l'érudit J.B. David, des hommes de lettres A. Bergmann et F. Timmermans, du peintre Baron Opsomer et de L. Zimmer, inventeur-horloger.

"Lierke-Plezierke" doit son nom à ses bruyantes sociétés, ses joyeuses kermesses, ses cortèges folkloriques et son "Omeganck" avec sa famille de géants.

Mentionnons encore l'importante industrie de la dentelle et de la broderie et la manufacture d'instruments de musique (cuivres). Une promenade à Lierre nous fera admirer ses vieux cloîtres, ses édifices publics et ses pittoresques cours d'eau. Lieu de pèlerinage, Lierre est réputée pour ses fastueuses processions.

La Force Navale baptisa du nom de Lier son second dragueur de mines côtier, type MSC. Construit aux Etats-Unis en 1953, le navire entra en Belgique le 28 novembre de cette année. Décommissionné fin 1955, le Lier resta en réserve jusqu'en 1959. Placé en cocon par la suite, le dragueur se trouve à la Base de Réserve de Nieuport.



tekst van art. lens

clichés : zimmertoren-comiteit

lay-out : neptunus

# LIER, KUSTMIJNENVEGER

Waar een normale verplaatsing van een scheepsbemanning per schip gebeurt, daar begon de bemanning van de "LIER" haar bestaan met een luchtreis. Einde juli 1953, op een zonnige namiddag, stapte ze te Melsbroek in een SABENA-vliegtuig en werd 's anderendaags gedeponeerd op de Idlewild-luchthaven te New-York. En pas een dag later zagen ze voor de eerste maal hun schip : elegant van lijn, gloednieuw, maar erg klein met zijn 370 ton, vergeleken bij de omliggende reusachtige oorlogsbodems, lag het op zijn toekomstige bewoners te wachten langs een kaai in de Brooklyn-Navy-Yard ; op dat ogenblik droeg het nog het nummer AMS 63.

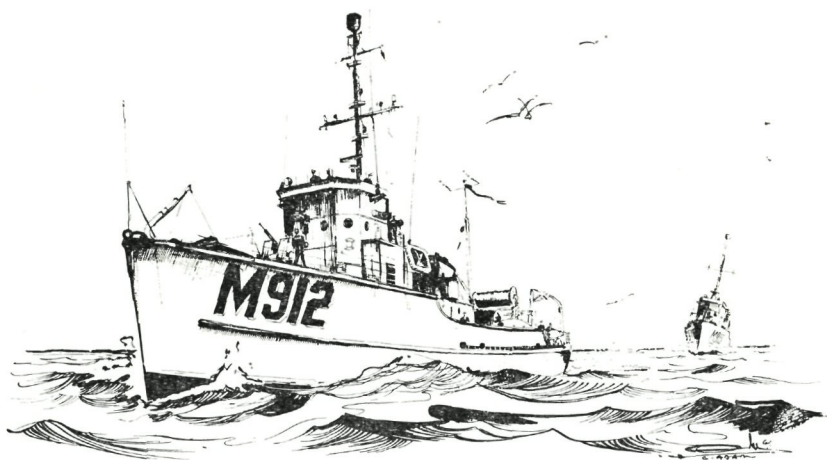
Na tien dagen koortsachtig inschepen en stuwen van materiaal, reserveden, levensmiddelen, beddegoed - men vroeg zich steeds weer af hoe het mogelijk was dergelijke massa's in zo'n relatief klein scheepje een plaats te geven - werd de kustmijnenveger M912 op 3 augustus 1953 officieel door de Belgische Zeemacht overgenomen, en onder de tonen van een vrolijk spelende Amerikaanse muziekkapel stapte de Belgische bemanning aan boord : voorop Commandant Geluyckens gevolgd door zijn eerste officier, Vaandrig-ter-Zee 2e klas Van Boeckel en zijn navigatieofficier Vaandrig-ter-Zee 2e klas Verboven, en tenslotte, op een rijtje, de andere vijfendertig bemanningsleden.

Vanaf dat ogenblik begon een drukke opleidingsperiode : dagelijks voer de M912 onder de Brooklyn Bridge naar buiten, testte machines elektrisch en elektronisch materieel, de mijnenveeguitrusting, de manoeuvreerbaarheid ; het schip maakte zijn kinderziekte door, kreeg af te rekenen met allerhande defecten ; het boordpersoneel zelf geraakte georganiseerd, men installeerde zich, men begon zich thuis te voelen.

Na een drietal weken zette de M912 koers naar Norfolk, Virginia. Daar kreeg de bemanning vooraf een doorgedreven theoretische training over scheepsbeveiliging, brandbestrijding, navigatieproblemen, bewapening en soortgelijke uitrusting, die nu eenmaal met schepen in het algemeen en oorlogsbodems in het bijzonder in verband gebracht worden. Na de theorie volgde de dagelijkse praktijk aan boord in de Chesapeake-baai. Begin september 1953 vonden de Amerikaanse instructeurs, dat schip en bemanning meer dan rijp waren om aan de laatste opleidingsfase, het mijnenvegen, te beginnen. Na drie dagen zwaar weer - men moest nu eenmaal voorbij kaap Hatteras, het scheepje was klein en de bemanning nog niet zo best bestand tegen de zeeziekte - meerde de M912 af in Charleston, South Carolina. En het spelletje herbegon : elke dag buiten, veegtuigen buiten-



# M 912



Einde september 53 stevende de "LIER" terug naar het noorden, kreeg in de Naval Dock Yard te Portsmouth, Virginia, een laatste algemeen onderhoud en ging nadien, in gezelschap van de, intussen reeds klaargekomen M911, te Norfolk liggen wachten op de samenstelling van een thuisconvooi.

Op 28 oktober 1953 was het eindelijk zo ver : de Portugese marinetanker "Samboras", de M912, een Nederlandse kustmijnenveger, de M913 en een Portugese kustmijnenveger verlieten Amerika, koers oost, huiswaarts toe. Na drie dagen rotweer meerden ze af in de Amerikaanse basis op de Bermuda-eilanden ; een machinedefect van de Nederlandse collega hield het ganse konvooi zes dagen in de basis op.



Toen ving de acht dagen lange overtocht naar de Azoren aan ; acht dagen zwaar rollen op de Atlantische deining, aangewakkerd door de eerste herfststormen. Halfweg kropen de mijnenvegers één voor één dicht bij de achtersteven van de "Sambras" en pompten zich vol met brandstof om de tweede helft van de overtocht te halen.

De drie dagen in Ponta Delgada brachten de broodnodige recuperatie, want de overtocht naar Oporto was bijzonder stormachtig ; het was zelfs nodig enkele uren met de kop op de golven een verbetering van het weer af te wachten. Ter hoogte van Lissabon splitste het konvooi zich : de Portugezen hadden hun hoofdstad als uiteindelijke bestemming.

Na een betrekkelijk kalme overtocht van de Golf van Gascogne en het Kanaal - die ergens rond Brest even verontrust werd door een voorbarige stormwaarschuwing - flikkerden de seinlampen tussen de Belgische schepen en de Nederlandse MSC mekaar een "goede thuisvaart" toe.

Vertrokken per vliegtuig, na vier maanden afwezigheid, bracht de bemanning van de M912 een gloednieuwe mijnenveger thuis, die op 28 november 1953 Oostende binnenliep.

De overname van een schip in de vreemde en het avontuurlijke tintje dat er nu eenmaal aan verbonden is onder de vorm van een zekere opwinding, een begrijpelijke nieuwsgierigheid, de sfeer in de vreemde en



## M 912. LIER - (msc).

AMS 60 - 402 ton.

build : Mevins. Henri. B. & C<sup>o</sup>. citysland,  
M.Y. (USA).

keel : 11-5-51 launched, 21-7-53.

144' - 22' - 8'6.

900 H.P. (2 Diesel GM).

Speed : 14 kn.

Guns : 2 x 20 mm AA.

4 officers - 17 sous-officiers - 19 mat.

U.S. Navy : 21 juli 53 - 3 aug. 53.

Belgian Navy : from 3 aug. 53.

C.O. LDV Geluyckens - EDV Van Boekel - LDV  
Dumont - Asp. SERVAIS (ai) - Asp. Van  
den Born (a.i.) - IMC Druetz (†) (a.i.)

De M912 - LIER,  
gemeerd in het  
Reserve depot  
Nieuwpoort.

aan boord van het nieuwe schip, de opleiding en ten slotte de overtocht, vormen het begin van de geschiedenis van een zeebodem, dat niet meer te vergelijken is met de latere activiteiten van het schip.

Nadat de M912 weer in België was, en na een welverdiende verlofperiode, ging de eenheid, nu onder het bevel van Vaandrig-ter-Zee Van Boeckel, verder met het opdrijven van haar paraatheid. In 1954 waren opleiding in verband, deelname aan NAVO-oefeningen - Bandeau VIII en CASTOR -, bewaking van de schietsector, vlaggevertoon en visserijwacht schering en inslag. Dit duurde voort in 1955, jaar waarin de M912 deelnam aan de NAVO-oefeningen BANDGARAGE en HAREL TACK. Einde 1955, op 14 oktober om precies te zijn, werd de M912 - "LIER" in reserve geplaatst tot 1959 ; het steeds groeiende aantal mijnenvegers en de noodzakelijke bemanningen, die moesten vrijgemaakt worden, noopten tot deze maatregel.

Om een betere conservatie van het schip te verzekeren, werd de M912 einde 1959 in cocon geplaatst en de eenheid verblijft sindsdien in de Reservebasis van Nieuwpoort.

Op dit ogenblik is de "LIER" nog steeds een cocon-schip. Het is te hopen, dat het zo vlug mogelijk uit zijn verplichte slaap zal gewekt worden om, naar het voorbeeld van zijn vaderstad, weer een intense activiteit te ontplooiën.

## Lijst van oudgedienden van de Zeemacht, Lier en omgevingen.

### LIER

LDV Van Weer R., Mat Mertens W., Mat Hermans J.

### DUFFEL

2 EV Coeck J., Mat Bruyndonckx W., Mat Peulders M., Mat Roelands L., Mat Rombouts V., 1Mt Aerts G., 1Mt Ceulemans M., 1Mt Van Dessel E., Mtr De Belder B., Mat Van Essche R., Mat Jonckers H., Mat Faes L., Qmt De Buyser R., Qmt Janssens G., Mat Le Page R., Mat Vermeire L., 1Mt Moris J. Mat Dewilde J., Qmt Claes A., Mat Plovier R.,

### ST KATELIJNE WAVER.

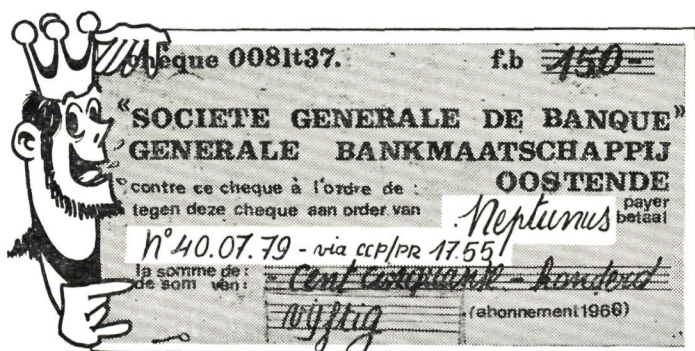
Mat Daelemans A., Mat De Beer G., Mtr De Winter L., Mat Marien G., Mat Caljon F., Mtr Cooreman L., Mat Meessen C., Mat Leyers J.

### KESSEL.

Mat Vandeberg M., Mat Baetens F., Mat Dom A., Mat Matthijs M.

### Aan boord binnenvaart

Mat De Heel P.





**2**

AINSI QUE NOUS  
VOUS L'AVONS  
ANNONCE AU NU-  
MERO PRECEDENT  
NOUS POURSUIVONS  
LA PUBLICATION  
RESUMEE DES CAU-  
SERIES HEBDOMA-  
DAIRES DES EMIS-  
SIONS MONDIALES  
DE LA RTB.

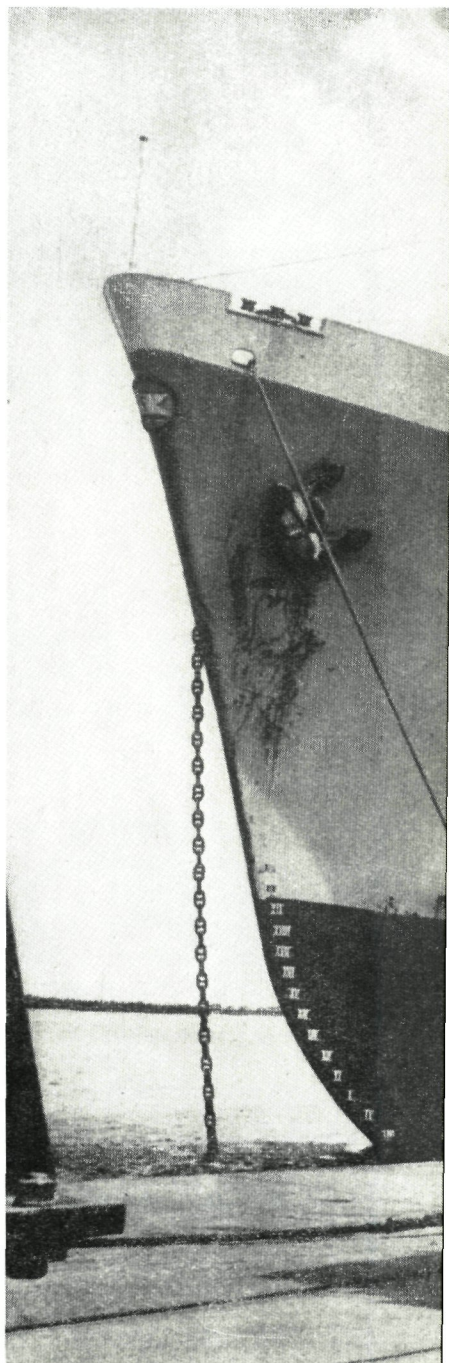
ZOALS WIJ AANGE-  
KONDIGD HADDEN  
IN HET VORIG  
NUMMER, GAAN  
WIJ VERDER MET  
DE KORTE INHOUD  
VAN DE WEKELIJKSE  
SPREEKBEURTEN  
VAN DE WERELD-  
UITZENDINGEN  
VAN DE BRT.

**entre nous marins**

**gilbert doyen**

**onder ons zeelieden**

**nand moors**



## émissions pour les marins, r.t.b. fréquences :

L'organisation mondiale « Messages à la mer », surveille depuis des années les nappes dérivantes, alerte les autorités sur les dangers d'en peindre la réglementation en vigueur, et tente d'obtenir une législation plus sévère en la matière. A l'occasion de l'immersion de nouveaux messages, à Monaco, il y a quelques jours, M. Clebant, président de cette association s'est adressé en ces termes aux Princes de Monaco.

« Voici 80 ans, l'HIRONDELLE, 1, yacht de sa nAltesse Sérénissime Albert 1er de Monaco jetait les dernières des 575 bouteilles dont 228 furent retrouvées sur la Côte Atlantique ce qui permit de tracer les toutes premières cartes de courants marins de surface. Trois quarts de siècle se sont écoulés et le dépistage de ces courants repose toujours, comme en 1887 sur la méthode utilisée par ce prodigieux pionnier des sciences de la mer, qu'était Albert de Monaco. Tout au plus a-t-on réussi à la perfectionner par le nombre. L'immersion « Méditerranée, de l'Opération Mondiale Messages à la mer » dont Monaco est le tremplin, verra le largage du 650 millièmè message. Mais, si la bouteille est devenue, dans sa version moderne, une mince enveloppe de plastic, elle doit pouvoir, multipliée en très grand nombre, reproduire la structure d'une nappe de mazout, qui, rejetée à la mer, devient la redoutable marée noire. Le TORREY CANYON qui a tragiquement illustré cette menace, n'est, avec ses 120.000 tonnes, qu'une anecdote dérisoire par rapport aux millions de tonnes déversées chaque année dans les océans par les transports pétroliers qui nettoient sans précautions leurs citernes, empoisonnant progressivement le plus grand réservoir alimentaire de l'humanité et signifiant la condamnation à mort d'une partie des populations de demain et particulièrement de celle du Tiers-Monde. Hélas, les intérêts financiers qui président à ce massacre de la mer déterminent une logique d'argent qui balaie la logique du cœur. Le Message à la Mer a prouvé, en utilisant la même méthode d'investigation que celle du Prince Albert 1er, qu'il n'existe pratiquement aucune plage qui soit à l'abri de ce fléau, et que du mazout déversé, en Atlantique, peut dériver, au gré des courants de surface, jusqu'aux plages de la Méditerranée. Il a prouvé également qu'il n'existe pas de zone de mer où l'on puisse déverser sans danger des déchets d'hydrocarbures. Il a prouvé aussi qu'il existe dans les océans des zones de stockage où le mazout peut s'accumuler pendant des mois ou des années, attendant d'être rejeté massivement sur une côte. Mais l'adversaire est si puissant que l'évidence scientifique ne peut rien si elle n'est diffusée, commentée, vulgarisée, mise à la portée du profane, afin que le monde, de crainte d'être victime demain, soit juge aujourd'hui des mesures de protection les plus rigoureuses interdisant le rejet, où que ce soit, d'hydrocarbures en mer. Et l'étape monégasque de l'Opération « Messages à la Mer » donnera à notre lutte une nouvelle et bénéfique accélération grâce à l'aval des Princes de ce pays dont la réputation internationale est inversement proportionnelle à l'étendue de son territoire.

Thème principal de l'année internationale du Tourisme proclamée par l'Assemblée Générale de l'UNO, l'Opération « Messages à la Mer » ne pouvait trouver pour conclure son programme 1967, un meilleur cadre que Monaco, prestigieux port d'attache des sciences de la mer. Les messages seront immergés depuis la bouée laboratoire, à quelques huit heures de mer de Monaco. Ces manifestations sont un réquisitoire de plus contre le scandale de l'empoisonnement des mers.

Il est à noter que personne n'est à l'abri des dangers de pollutions, mais les ennuis provenant de la modernisation de notre existence prennent parfois un autre aspect.





couche de mazout à la surface  
de l'eau (opération Torrey  
Canyon du M931).

On commence à parler maintenant de rendre le port d'Anvers accessible aux navires de 200.000 tonnes. Je sais que vous allez rire et que vous pensez tout de suite au tirant d'eau, mais vous savez que l'on parle aussi de plus en plus de ce que l'on appelle les ports d'éclatement. C'est notre éminent confrère Roger Bonnel qui nous en parle dans un journal de la capitale. Il s'agit en réalité d'un ancien projet néerlandais repris par les techniciens d'Anvers.

Le régime des eaux dans le delta Escaut-Meuse-Rhin a dû être étudié après les inondation catastrophiques de 1953. Avant même que le plan Delta ne soit adopté en 1955, les Néerlandais avaient préconisé l'instauration d'un barrage sur l'Escaut, en travers de celui-ci, et doté d'écluses, de manière à fermer les bras de mer du fleuve.

En vertu des innombrables conventions internationales qui lient ce projet à l'accord de la Belgique vis-à-vis des Pays-Bas, on se concerte. A priori le gouvernement Belge a rejeté l'idée d'un ouvrage d'art qui entraverait la libre navigation sur l'Escaut. Mais voilà qu'un nouvel argument, un argument massue nous dit Roger Bonnel, vient d'apparaître. Il ne s'agit plus de la protection contre les inondations, mais du développement portuaire et économique de Rotterdam et de la création du gigantesque «Delta-port» qui s'étendrait jusqu'en Flandre zélandaise. Vous savez qu'il existe un plan qui doit permettre à Rotterdam d'accepter les 225.000 tonnes et aussi la création de plusieurs ports satellites en territoire néerlandais dans l'Escaut occidental. C'est donc toute la question du «Westerschelde» qui est en cause. Le barrage dont la solution a été préconisée par les techniciens voisins s'étendrait entre Breskens et Flessingue. Il serait doté de vastes écluses pour assurer l'entrée des 200.000 tonnes et permettrait en même temps de réaliser une liaison ferroviaire et routière entre la rive droite néerlandaise et Gand, Bruges, Dunkerque et Calais ; sans compter la construction de digues ou de jetées de 30 km. jusqu'à la hauteur des 22 m. de niveau requis.

Ainsi, l'Escaut aurait un niveau constant comme dans les bassins du port d'Anvers. Il n'y aurait plus lieu d'écluser comme c'est le cas à Terneuzen. Dès lors, il serait possible de construire un canal de Bath à la future liaison Escaut-Rhin. Des terrains industriels pourraient être créés sur les deux rives du fleuve, terrains en eau profonde accessibles aux grands navires. De même on pourrait améliorer le chenal navigable de l'Escaut d'une manière permanente et y réduire le volume des dragages. Enfin, la suppression de la marée dans l'Escaut permettrait une navigation continue des grands navires et ne rendrait plus nécessaire la surélévation des digues des rives scaldéennes au niveau du plan Delta.

Le tout est maintenant de savoir si les autorités belges et néerlandaises vont se mettre d'accord et, surtout, d'accord sur le prix qu'un pareil projet pourrait afficher. Quoi qu'il en soit, et toujours dans la même optique, de la

viabilité et de la rentabilité du port d'Anvers, les édiles de la métropole semblent modifier leurs positions, quant à la politique d'accueil qui doit être menée pour les superpétroliers.

Ainsi verra-t-on peut-être un jour Zeebrugge devenir port d'éclatement. La société chargée de l'exploitation de ce port approfondit le projet. Un œil est tourné vers Bantry Bay en Irlande où depuis de nombreuses années déjà existe un tel port accessible aux navires de 350.000 tonnes.

Une fois n'est pas coutume, nous allons débiter cet Entre-Amis par les échos de la phase monégasque de l'opération « Messages à la Mer » ; échos à la déclaration de M. Clebant, Directeur de l'Opération Messages à la Mer, telle qu'il nous la renouvella d'ailleurs au cours d'une réunion de la section d'Ostende des officiers de réserve de la Force Navale.

Je me propose aujourd'hui d'y ajouter les correctifs nécessaires.

En effet, de nombreux armements, et les Belges en particulier, ont pris des mesures pour le dégazage de leurs citernes. Un admirable film nous fut présenté à cet égard et nous avons pu prendre connaissance du fonctionnement de divers séparateurs et du système Chesson. Mais ne croyez-vous pas que si l'Opération « Messages à la Mer », qui, comme vous le savez, a démarré il y 80 ans, n'avait été mise sur pied, si l'opinion publique n'avait été alertée, si ce petit Espagnol dont la nourriture n'est que poissons et crustacés n'absorbait journellement des quantités alarmantes de benzopyrène, - éminemment cancérigène, - ne croyez-vous pas que ces mêmes armateurs dont vous parlez n'auraient pas encore pris les mesures nécessaires pour endiguer cet épouvantable fléau ? De plus, les nappes de mazout peuvent être stockées pendant plusieurs années avant de dériver vers les côtes. Or, les mesures prises par les armements conscients de leurs responsabilités sont relativement récentes. De plus, la fermeture du canal de Suez entraîne les pétroliers (de plus en plus grands d'ailleurs) le long des côtes Ouest-Africaines. Et il n'est un secret pour personne que la plateforme économique future des pays africains est le tourisme. Moi-même, fervent amoureux de la Méditerranée, je ne vais jamais en vacances sans une bouteille de pétrole qui me permette de me nettoyer les pieds, tant les plages sont infestées de boulettes de mazout. J'ai vu, de mes yeux, des canards englués que je me suis amusé (si l'on peut dire) à laver au détergent. Le problème existe. Il y a encore des armateurs qui omettent volontairement de prendre les précautions indispensables pour nous éviter le pire. Vous semblez rire lorsque M. Clebant parle de 1 % de la cargaison des pétroliers. Si vous voulez vous amuser à faire le calcul, cela vous fera passer une soirée agréable.

Autre point soulevé, la question des courants. L'Opération « Messages à la Mer » n'a jamais eu l'intention d'étudier les courants tels que les trouvez dans les Pilot Charts U.S. Hydrographic Office Publications, mais bien les courants de surface. Or ces courants ne sont renseignés sur aucune carte et n'ont même pas 2 mm. d'épaisseur. C'est un peu, si vous voulez une image, comme la fine pellicule de glace qui recouvre un étang gelé. Sous cette pellicule, les courants continuent à se manifester à leur guise. La science hydrographique en est encore à ses balbutiements et si on lui accordait plus de crédit, notamment en France et en Belgique, notre connaissance des mystères de la mer en serait de beaucoup accrue.

Si la Presse ne parle pas de ce que fait le Marin « là-dedans », n'est-ce pas un peu de la faute de ce marin lui-même, et des armateurs en général. Car il suffirait que quelques grosses entreprises pétrolières, je pense à la Shell, la Gulf, Fina, Esso, forment un pool. Ils nous offriraient une belle conférence de presse bien documentée pour que le public en soit entièrement informé. Et cela se fera peut-être un jour, de manière à dissiper toutes les équivoques. Quant aux résidus industriels déversés journellement dans l'eau de mer ou dans nos rivières, le problème est connu, mais nous n'avons que nos mains



nues pour tenter de garder nos aliments purs de toute souillure. Comme le disait très bien M. Clebant, s'opposer aux intérêts économiques est une affaire gouvernementale, et même intergouvernementale et c'est pour cela que l'Opération « Messages à la mer » existe.

Vous dites vous-même que si les navires pétroliers n'étaient plus autorisés à quitter le port de déchargement qu'après avoir effectué toutes les opérations de nettoyage à des installations ad hoc aux abords mêmes des raffineries, le problème n'existerait plus. Et c'est bien cela que l'Opération essaye d'obtenir. Le film qui nous a été présenté a été tiré en 270 copies et traduit en 7 langues, y compris le Russe, et a été vu par 200 millions de spectateurs. Il nous reste à espérer que cette masse sera suffisamment puissante pour faire pression sur les instances responsables...

Malgré le froid et les tempêtes de ce début d'année, les machines des navires continuent à tourner et les nouvelles continuent à nous parvenir. Ainsi, avons-nous appris le geste du MONTALTO de la CMB qui est allé chercher à bord d'un cargo chargé de produits nocifs et dont la cargaison était probablement mal arrimée, deux marins qui avaient subi un début d'asphyxie pour les ramener dans un hôpital anversois.

On nous a dit aussi, la fortune de mer du FINA LUXEMBOURG qui a connu une explosion dans la salle des machines alors qu'il allait doubler Le Cap. Plusieurs marins ont été blessés dont un grièvement qui a été évacué par un pétrolier suédois. Après des réparations sommaires le FINA LUXEMBOURG a pu rallier Le Cap „zeer langzaam voorwaarts”...

Nous avons parlé abondamment, lors de la fameuse semaine britannique de Bruxelles, de la „containerisation” Dieu, que ce mot est laid ! Mais il existe ! Et... Anvers en a pris conscience !

La containerisation est un des principaux aspects de la révolution maritime qui est en train de se produire et, à cet égard, Anvers occupe une position privilégiée à laquelle ne peut prétendre aucun autre port de l'Europe occidentale.

C'est du moins ce qu'affirme ASSIPORT. Et pourquoi ?

Parce qu'Anvers est situé idéalement, tant à l'égard des routes maritimes que des centres continentaux et que le centre de containerisation d'Anvers est situé plus près que tout autre des grandes régions industrielles d'Europe. Cet avantage géographique est valorisé par un réseau de transports adéquats. La 7ème darse sera réservée à cette révolution : un grand centre y sera acheté fin de 1968. Il comportera six „terminals”, actuel record mondial, dotés de sept ponts de levage d'une capacité variant de 28 à 53 tonnes, de 26 grues d'une capacité maximale de 28 tonnes, de 3700 mètres de quai d'accostage en eau profonde (15 m.), de ponts de pesage de 50 tonnes, de „straddlecarriers”, de grues mobiles, chariots élévateurs à fourche, etc... En quittant le premier de ces „terminals” le capitaine d'un navire étranger, l'ATLANTIC SPAN a déclaré : „...Chez vous tout a marché comme si la containerisation existait depuis des années.”

N'oublions pas pour terminer ce survol forcément incomplet du port d'Anvers qu'il relie dorénavant à l'Outre-Mer, 180 millions de consommateurs totalisant 350 millions de tonnes par an et qui disposent d'un revenu national annuel de 12 milliards et demi de nos francs.

Décidément, Anvers ne se porte pas trop mal.

Eric Tabarly, délaissant le Pen Duick III couvert de gloire dans les mers australes mais qu'il ne peut manœuvrer seul, engage un audacieux pari pour la prochaine course transatlantique. Il partira à bord d'une coque profilée à l'extrême, telle une pirogue, à laquelle seront joints, par des balanciers de 5 mètres en aluminium, deux étroits flotteurs qui donneront à cette espèce

de trimaran un empattement de 10 m. Le bateau proprement dit mesure 20,5 m. de long pour 2 de large. Le coefficient du rapport longueur-largeur atteint ainsi presque 12 et sera dès lors le plus élevé de tous les navires ayant jusqu'à présent affronté l'Atlantique.

Les essais sur maquette au 10ème ont commencé tout au début de cette année dans le bassin d'essai des carènes de l'Ecole Supérieure de Mécanique à Nantes.

Une chose est certaine, ce voilier aura une quille très courte et ira très vite : par bon vent, le nouveau PEN DUICK IV filera 15 nœuds.

A l'intention de tous les officiers radio, je signale que les Chinois ont inauguré une nouvelle émission : celle des pensées de Mao diffusée en langue anglaise à partir de Shangai, Tien-Sin et Dairen dans la bande des 500 kilocycles, ...réservée d'habitude aux appels S.O.S.

Il est vrai que la Chine communiste n'a pas adhéré au traité international des télécommunications.

Il faut encore citer, dans les informations économiques, la réunion des représentants des huit pays d'Europe Occidentale qui viennent de marquer leur accord de principe à un projet de lutte en commun contre la marée noire en Mer du Nord, au cas où se reproduirait un accident semblable à celui du TORREY CANYON. Le projet élaboré par l'Allemagne de l'Ouest, sera présenté pour ratification aux participants : l'Allemagne de l'Ouest, la France, la Grande-Bretagne, la Norvège, la Suède, le Danemark, la France, la Hollande et la Belgique.

Des observateurs des Etats-Unis et de l'Espagne étaient présents à cette conférence.

Pour tous ceux qui naviguent sur pétroliers, nous avons appris que la Gulf et la Western Industries and Armour Cy envisagent de s'amalgamer sous peu.

D'autre part, à l'hôtel de ville d'Anvers, le comité des expéditeurs des ports de la Mer du Nord s'est réuni en présence des représentants des associations membres d'Amsterdam, Rotterdam, Hambourg, Brême, Gand et Anvers. Que veulent ces représentants ? Une entente plus que jamais nécessaire dans la réalisation des travaux du plan Delta comme dans l'extension du Port d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut.

Verra-t-on sous peu s'accorder les ports du Bénélux ?

Beaucoup de rumeurs suite à notre causerie sur la pollution des mers. Rappelons les faits : au cours de plusieurs conférences, Mr Cléban, directeur de l'Opération Mondiale „Messages à la mer " avait eu des mots assez durs pour les armements pétroliers, ce qui nous avait amené une lettre „à cheval", comme on dit, du Commandant Diricq du FINA AMERICA qui défendait lui, le point de vue du marin. Ce qui m'a donné l'idée, un peu sournoise faut-il le dire, de mettre les deux protagonistes en présence... cela a été fait lors du dernier congé du Cdt Diricq.

**M. Cléban :** „Il y a eu, il n'y a pas longtemps le cas du TORREY CANYON. Oui, je sais, le TORREY CANYON est un accident ; mais brusquement on a découvert qu'il y avait, contrairement à ce que l'on croyait naïvement, quantité de pétroliers qui se dégazaient dans les zones théoriquement protégées et ces pétroliers, dont certains étaient français, ont été pris en flagrant délit !



Je veux donc en venir à ceci ; la pollution est également un problème sous la responsabilité du marin. Il ne suffit pas qu'un armement dise : „système load-on-top” il faut encore que l'exécution suive dans des normes tout à fait honnêtes. Je crois que là ce n'est plus une question d'armateur, mais bien une question de bonne volonté de la part du commandant et une question d'exécution par l'équipage.

**Cdt Diricq.** Avec le système que nous employons à bord - le load on top - nous ne polluons absolument rien.

Le nettoyage des citernes s'effectue toujours par lessivage, c'est à dire par projection dans les citernes d'eau sous pression. Cette projection doit entraîner dans les fonds les résidus pétroliers qui adhèrent aux parois.

Une pompe draine les fonds et les rejette. Avant le „load-on-top” ce rejet se faisait directement à la mer, actuellement ils sont emmagasinés dans une citerne aménagée à cet effet à bord - généralement elle se situe devant la chambre de pompage. Dans cette citerne on laisse décanter le mélange d'eau, de pétrole, et de résidus pétroliers.

C'est ici le point délicat : combien de temps faut-il laisser décanter ? combien de temps est-il, possible de laisser décanter ?

Pour nettoyer un pétrolier, comme celui sur lequel j'exerce ma profession, nous employons à peu près 5.000 tonnes d'eau. Or la citerne de décantation n'a qu'un volume d'environ 2.000 tonnes...

Qu'on le veuille ou non, avant la fin du nettoyage du pétrolier, il faut évacuer l'eau de ce mélange décanté. La décantation est-elle suffisante ? Nous n'en savons rien. Tout cela est empirique.

Nous ne pouvons que nous borner à nous pencher par dessus bord pour voir si l'eau déversée est sale ou propre.

Et, en général, je dois dire que je ne crois pas déverser par-dessus bord des eaux polluées.

En fin de nettoyage, nous conservons à bord un millier de tonnes de résidus et d'eau qui décanter encore sur ballast jusqu'en fin de voyage. L'eau décantée de ces 1000 tonnes n'est vidée qu'à l'arrivée au port pétrolier, à l'entrée du Golfe Persique. Nous conservons à bord un minimum, minimum qui est le maximum aux yeux des chargeurs : ce 1 % incriminé dans ma lettre. Bien que souvent nous gardons moins d'un % du chargement total parce qu'il y a moins d'un % de résidus. Nous sommes donc les premiers à reconnaître que l'action du système actuel n'est pas parfaite, c'est une solution approximative, mais nous ne pouvons rien faire de mieux.

**Mr Cléban :** C'est pour cela que nous ne tirons pas à boulets rouges sur le „load-on-top”, nous voulons croire à la bonne volonté des grands pétroliers, mais nous voulons également activer cette bonne volonté sur le plan officiel et international.

Nous voulons en arriver à l'interdiction totale de tout rejet d'hydro-carbures avec sanctions pour les contrevenants, sanctions établies et respectées par un jeu d'accords internationaux et contrôlés par une sorte de police internationale.

Disparitions mystérieuses et simultanées, de deux sous-marins en Méditerranée ; l'un israélien le DAKKAR, l'autre français la MINERVE.

Des recherches intensives ont été entreprises mais ont du être abandonnées lorsque la probabilité de survie des équipages est devenue impossible.

Lors de la rencontre de Mr Cléban, des Opérations Messages à la Mer avec le Cdt Diricq du FINA AMERICA, nous avons également rencontré le 1er of-

ficier : Mr Jacqmain qui nous a raconté l'étrange aventure qui lui est survenue le 23 décembre dernier.

"Le 23 décembre à midi 10, j'étais descendu prendre le déjeuner lorsque l'officier de quart est venu signaler un pneumatique en dérive. Nous étions entre Capetown et Dakar à 400 nautiques des côtes.

Outre le pneumatique, un Liberty-ship barrait plus loin notre route. Il arborait le pavillon V (je demande assistance).

Avec un canot et une petite équipe, nous avons approché ce cargo fantôme. J'y suis monté seul : tout était désert, pas un chat à bord. Dans les cabines, pas un seul document officiel ; j'ai alors remplacé le pavillon V par le pavillon belge. Le navire était sur le cul et la mer recouvrait parfois l'arrière. Après une demi-heure, j'ai voulu rejoindre le canot, lorsque brusquement l'eau a déferlé à bord et je me suis retrouvé à l'eau, sucé par le navire qui sombrait. Deux fois j'ai été aspiré, mais je suis revenu en surface ; bien que ne sachant pas nager, j'ai eu la chance d'être repris par le canot.

Revenu à bord du FINA AMERICA, le Cdt Diricq m'a expliqué comment le cargo avait coulé.

Il semble qu'il s'agissait d'un vieux cargo grec qui transportait un chargement de minéral, et qu'il n'était plus étanche. L'action de l'eau de mer sur le minéral a provoqué la corrosion rapide des double-fonds... Le navire avait été abandonné la veille sans aucun feux et avec le pavillon de demande d'assistance à poste, alors que tout l'équipage avait été transféré sur un autre pétrolier faisant route sur Capetown."

Pour l'armateur grec, la chance à voulu que le FINA AMERICA se trouve sur le chemin de cette épave à l'abandon. Que le navire coule sans témoins, la compagnie d'assurance aurait difficilement remboursé ou indemnisé le propriétaire ; le cargo aurait simplement été porté en retard ou "over due". Il est cependant regrettable que ce navire ait été ainsi abandonné, sur une route à grand trafic, constituant un danger réel pour la navigation la nuit.

Nous avons assisté, grâce à la T.V., à l'émouvante cérémonie d'adieu à l'équipage du MINERVE, qui s'est déroulée à Toulon en présence du Général de Gaulle. Après l'office religieux le Général, en uniforme, a effectué une plongée d'une heure au large de Toulon, à bord d'un sous-marin frère de la Minerve, l'EURYDICE, dans la zone présumée de la disparition.

Ce fut une minute très émouvante pour les familles des disparus et les marins de la base lorsque l'EURYDICE prit la mer avec le Général et l'équipage rassemblés au garde-à-vous sur la plage arrière.

Le Général de Gaulle a sans doute été le premier chef d'Etat français à déjeuner sous l'eau. Il a d'ailleurs déclaré que si on lui avait dit qu'il plongerait un jour en sous-marin, il ne l'aurait pas cru.

On ne peut que saluer le geste du Président, d'autant plus que cette cérémonie fut accompagnée d'un panache digne des plus vieilles traditions militaires françaises.

Venons à des considérations plus terre à terre pour vous signaler le contenu de l'Arrête Royal 50, relatif à la pension de retraite et de survie des salariés qui instaure à partir du 1er novembre 67 un régime unique de pensions pour le secteur privé, donc les marins.



Au 1er janvier 68, la Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge ne sera plus compétente en matière de survie et de retraite.

**Office National des Pensions pour Travailleurs Salariés, Bd du Régent 25 BXLI.** en ce qui concerne les droits à la pension et l'étendue de ceux-ci.

**Caisse Nationale des Pensions de retraite et de survie, tour du Midi, place Bare 6** en ce qui concerne le paiement de la pension.

Au 1er janvier, la Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge a repris le paiement des rentes individuelles pour les versements antérieurs au 1er janvier 56.

La pension et la rente sont cumulables pour les marins pensionnés après le 1er janvier 68 ainsi que pour les veuves dont la pension de survie a pris cours après cette date.

La rente est liée aux fluctuations de l'indice des prix de détail du Royaume.

#### **mi-février :**

L'expédition antarctique belgo-sud africaine a quitté sa base. Malgré la fermeture en 67 de la base Roi Baudouin, la Belgique est restée présente sur ce continent grâce au programme de collaboration scientifique mis au point par le Comité Antarctique, présidé par le baron Gaston de Gerlache.

Le programme de la saison qui se termine comprenait des études géologiques et de la photogrammétrie. La Belgique a mis son expérience aérienne de l'Antarctique au service des Sud-africains.

Des avions, De Haviland - Otter et un Cessna 180, 5 aviateurs, 2 géologues, 1 glaciologue et 1 topographe représentaient la participation de notre pays. La zone de prospection est une région montagneuse située à 900 km à l'Ouest de la base Roi Baudouin.

Deux ingénieurs, Mrs R. Yahnke et R. Will ont mis au point une „super-éponge” destinée à absorber les nappes de mazout dans les ports. Il s'agit d'un ruban de mousse plastique enroulée sur un treuil à bord d'un catamaran. Traîné, le ruban de mousse absorbe le mazout et une quantité insignifiante d'eau. Il rentre ensuite dans un système de rouleaux ou, comprimé, il se débarasse du mazout. Les déchets sont recueillis dans un flotteur plastique à la remorque du catamaran. L'éponge a une capacité d'absorption de 50 barils à l'heure. Elle est également destinée à la lutte contre la pollution des plages.

Un peu partout on cherche des solutions, à toutes sortes de problèmes. Il en est de même pour la sardine qui bouche le port de Marseille... Elle était de taille, cette fois, puisqu'elle a bloqué le port pendant 15 h. En fait, il s'agissait des pêcheurs sardiniers qui barraient la passe Nord pour appuyer leurs revendications à la traîne depuis 5 ans ; création d'une caisse assurant aux pêcheurs un minimum vital, implantations de conserveries dans la région marseillaise, relèvement du prix plancher de la sardine quelle que soit le tonnage.

Ce mouvement a porté préjudice à l'activité portuaire, les promoteurs de la manifestation n'ayant pas respecté les dispositions juridiques régissant les ports de commerce.

## tussen ons, zeelieden, januari, februari door nand moors

Vorige maal spraken we U over de gunstige ontwikkeling van Zeebrugge als vissershaven ; hier volgen dan enkele cijfers.

Onlangs steeg de verkoop in de vismijn boven de 300 miljoen BF en de overheid verwachtte tegen het einde 1967 het bijzonder hoge cijfer van 325 miljoen BF te zullen bereiken.

De bloei van de Zeebrugse visserij is grotendeels te danken aan de goede verstandhouding die bestaat tussen de stadsdiensten en het verbond der reders. Toen bleek dat de hoogzevisserij op IJsland teloor ging, ontstond meer en meer aandacht voor de Noordzeevis, en daarbij drong Zeebrugge al direkt naar het voorplan, want het is een haven die werkelijk op kwaliteitsvis gespecialiseerd is. De Zeebrugse visserijkringen hopen tegen 1970 op hetzelfde peil te zullen komen als Oostende, zodat ons land dan over twee belangrijke vissershavens zal beschikken. Het rekord dat de Zeebrugse haven nu boekt valt samen met de algehele expansie van de zeevaart in de haven. Meteen werd ook bewezen dat de kerkelijke afschaffing van de wet op het vleesderven niet voor de visverkoop nadelig is gebleken.

De wijzigingen, die zich de jongste tijd in het zeevervoer voordoen hebben een grote weerslag op velerlei gebied. Deskundigen spreken niet meer van een evolutie, maar van een revolutie.

De vrachtenmarkt schijnt vooreerst volledig ontwricht te zijn en het is zeker dat het bestendig aanbodoverschot een belangrijke rol speelt. Tussen 1950 en 1964 vermeerderde de globale wereldtonnemaat met 80 %, terwijl de wereldpetroleumvloot verdriedubbelde. Op het eerste gezicht lijkt dit niet overdreven omdat tijdens dezelfde periode de wereldhandel over zee haast verdrievoudigde (van 525 tot 1.490 miljoen ton) en de internationale petroleumhandel toenam van 225 tot 800 miljoen ton. De werkelijke groei van de vervoercapaciteit is echter veel belangrijker en men mag zelfs zeggen dat de zeescheepvaart slachtoffer werd van haar moderniseringsinspanningen.

De ontwrichting van de vrachtenmarkt heeft ook een weerslag op de lijnscheepvaart, die zekere basisladingen verliest ten voordele van gespecialiseerde stortgoederenschepen. De innerlijke moeilijkheden van de transportsector hebben ongetwijfeld zekere technische wijzigingen in de hand gewerkt. Het dient nochtans onderlijnd, dat de zeescheepvaart in elk geval een belangrijke technische achterstand moest inhalen. Dit kwam voornamelijk tot uiting in de havens, waar ladings- en lossingsverrichtingen nog steeds volgens fundamenteel-archaïsche methodes plaatsgrepen.

Vanaf het ogenblik waarop in de havens een betere „dispatch ” kon bekomen worden, werd het voor de reder interessant zijn schepen een hogere kruissnelheid te geven. Op haar beurt moedigde de mogelijkheid van een betere rotatie het gebruik aan van grotere eenheden, die toelieten een ruime compensatie te vinden voor het plaatsverlies, veroorzaakt door het gebruik van een sterk voortstuwingsapparaat. De strekking naar het reusachtige werd fel in de hand gewerkt door de eerste Suezkrisis.

In de sektor van de vloeibare en droge massagoederen verliep de evolutie naar grotere, snellere en meer gespecialiseerde eenheden buitengewoon snel. De opkomst van het containerschip en in zekere mate van alle eenheidslading-eenheden is een onderdeel van hetzelfde verschijnsel.

De evolutie in de zeescheepvaart oefent een belangrijke invloed uit in de mate, waarin de havens voor schepen toegankelijk blijven. Zij betekent



een bedreiging voor hun maritieme toestand, voornamelijk door de vergroting van de afmetingen en de snelheid.

In feite kan voor de havens, die tankschepen wensen te ontvangen, geen enkel objectief in uitzicht worden gesteld. Een eerste rentabiliteitsgrens schijnt te liggen rond 250.000 dw. ton.

Voor de droge stortgoedschepen zou de normale grens eerder rond 85.000 dw. ton schommelen.

De grotere snelheid van de schepen pleit eveneens voor een verbetering van de vaarwegen en het ter beschikking stellen van hulpmiddelen voor de scheepvaart.

Wat is nu belangrijk voor onze havens ?

De oplossing van de thans hangende problemen rond Antwerpen, Gent, Zeebrugge, kanalen en projecten kan niet gevonden worden aan de hand van het overwegen van één standpunt ten nadele van de andere, maar enkel door de reële integratie van elk onderdeel, ten gunste van de belangen van de toekomst der ganse bevolking.

Het is daarom dat met alle macht dient gewerkt te worden om Antwerpen als industriehaven toegankelijk te maken voor schepen van 75.000 ton, en dit via de Westerschelde.

Over tien jaar zal het industriegebied rond Antwerpen de wereld verbazen. Wat nu reeds spectaculair is, betekent in feite maar een begin van ontwikkeling.

Antwerpen zal dan op zijn beurt alles in het werk moeten stellen om de andere maritieme belangen, voor zover zij komplementair zijn of kunnen gemaakt worden, met deze van Antwerpen te bevorderen en meteen tot eigen nut aan te wenden.

De volle ontwikkeling van Gent moet nog beginnen. Dat is logisch want zolang de stop van Terneuzen niet af is, kan het zeekanaal zijn nieuwe mogelijkheden niet tentoon spreiden.

Gent moet snel worden verbonden met het hinterland. Bovendien dient het zeekanaal, door het konstrueren van allerlei havendokken, zijn industriële vestigingscapaciteit te vermenigvuldigen, en meteen de aansluiting op andere havengebieden voor te bereiden.

Zeebrugge tenslotte kan worden opengemaakt voor de specifieke trafiek die niet over de drempel van de Westerschelde heen kan. Bovendien kan Zeebrugge ook in de industrialisatie een belangrijke rol spelen in het vestigen van nijverheden, die behoefte hebben aan diep vaarwater. Zeker is het dat men vlug, niet alleen een gemeenschappelijk overlegorgaan tussen deze drie genoemde havens moet opzetten, maar dat dit overlegorgaan, in samenwerking met een interdepartementele dienst, een planning tot 1980 dient op te maken.

Dan eerst en in die atmosfeer, kan er op reële wijze worden gesproken over samenwerking met Nederland. Inzonderheid over integratie van onze haven- en industrialisatiepolitiek met deze van Zeeland, daar onze drie hogerge- noemde havens, logischerwijze tot een overleg en in een later stadium tot een integratie met dit Zeeuws gebied dienen over te gaan.

Getelexd door het Duitse persagentschap DPA. Onze Oosterburen maken ervan de wereld kond dat in januari op de Howaldswerke te Kiel de grootste tanker ter wereld werd gelanceerd. Het is de 210.000 ton metende MUREX die voor rekening van de Shell werd gebouwd. Al zijn we erg blij met het feit, dat onze Duitse burens er ook in slagen een stuk van de supertanker-koek af te bijten, toch moeten wij bij het lezen van dit bericht even in onze dokumentatie kijken en komen wij tot de bevinding dat de IDEMITSU MARU -

die in Japan werd gebouwd - ook 210.000 ton meet. De afmetingen van de „MUREX" zijn in ieder geval imponerend genoeg: lengte 225 meter, breedte 47 meter, diepgang 19 meter. Een tweede bericht, dat afkomstig is van Associated Press komt uit Yokohama. Het blijkt dat de Ishikawajima Harima werf een tanker heeft gelanceerd van liefst 276.000 ton. Het nieuwe tankschip waarvan de naam niet werd meegedeeld zal in augustus worden geleverd en zal in de nabije toekomst nog twee broertjes van gelijke korpuslengte krijgen. Een derde telexbericht dat door het agentschap Reuter uit Hong-Kong werd doorgeseind: Het blijkt dat de Chinese Volksrepubliek er voor het eerst in geslaagd is, geheel op eigen krachten een hoogzeeschip te bouwen. Ontdaan van alle ideologische bombast blijft het naakte feit bestaan dat China op dit gebied ook zijn man heeft weten te staan en we mogen zeker de werklieden en ingenieurs van de werf te Shanghai gelukwensen met de prestatie. Naar verluidt meet de East Wind (merk hoe konservatief die vooruitstrevende Chinezen wel zijn bij het poëtisch dopen van hun schip) 10.000 ton met een draagvermogen van 11.700 ton. Het vaartuig heeft zijn proefvaart reeds achter de rug en werd aan de staat, als reder, overgedragen.

Een vierde telexbericht komt van Belga en heeft betrekking op een Oosterse eenheid. Het telegram bracht het verheugende nieuws dat de Japanse tanker TSUKUSHI MARU in januari de haven van Antwerpen is binnengelopen. Het is niet het grootste schip, maar wel het schip met de grootste lading dat ooit Antwerpen aandeed. Het is echter niet het schip met de grootste diepgang. Met het oog op de diepgangsproblemen van Antwerpen is het wel interessant te noteren dat deze moderne tankers, wel een groter draagvermogen hebben, maar dat ze daarom niet noodzakelijk dieper liggen. De TSUKUSHI MARU, die 45.849 ton meet, is met zijn 237 meter lengte eveneens het langste schip dat ooit de Antwerpse haven binnenvoer. De evolutie in de diepgangproportie is ons opgevallen toen we onlangs de tonnages en de diepgang van enkele superklanten van Antwerpen gingen vergelijken. Twee grote ertstankers: de Mineral Seraing en de Nuolja spreken boekdelen.

Het Belgisch schip van 53.445 ton DW met een lading van 56.000 ton lag 41 voet diep. De Zweedse ertscarrier, met 72.500 TDW en een lading van 70.000 ton lag maar 39'8" diep. Wat de tankers betreft zijn de cijfers al even uiteenlopend en zeker niet in verband met de binnengebrachte ladingen.

Volgens de jongste gegevens ligt de maximale grens van de Schelde thans op 41 voet 6 duim. In bepaalde omstandigheden wordt deze grens, zij het met zekere risico's en in akkoord met de Belgische loodsdienst overschreden tot een maximum van 46'6". Ik leg hier wel de nadruk op het woord risico's. Er zijn gevallen waar er op sommige plaatsen bitter weinig water is onder de kiel, en ik geloof dat de betrokken loods telkens een grote zucht van verlichting slaakt als hij zijn mammoet veilig heeft binnengekreken.

De speciale aspecten van 1967 waren de doorbraak naar het superschip in de tankvaart en naar het containerschip in de lijnvaart. De opgelegde tonnage bij de jaarwisseling was zeer klein (nog geen half procent van de hele wereldkoopvaardijvloot) en had vooral betrekking op schepen met droge lading. Met betrekking tot de stijgende aanvoer van grondstoffen hoofdzakelijk ruwe olie, wordt onmiddellijk gedacht aan de onzekere toestand in het Nabije Oosten. De sluiting van het Suezkanaal heeft overigens een sterke uitwerking gehad op de tankervrachten voor ruwe olie uit de Perzische Golf (een toename met 75 tot 80 t.h. werd reeds midden-juni bereikt, en met 200 t.h. begin juli), alsmede op het vervoer van droge bulkclading. Het merkwaardige is het feit dat de doorbraak van reuzentankers een duidelijk voorteken is voor wat zal gebeuren in verband met het olievervoer. De petroleummaatschappijen willen niet meer afhankelijk zijn van politieke gebeurtenissen. Het Suezkanaal heeft ten dele bewezen dat het kan worden gemist. Door



grotere eenheden in te schakelen kunnen de reders de kosten van een langere vaarweg gedeeltelijk terugwinnen.

De verbetering in de bulkvaart van droge lading moet ook gedeeltelijk worden toegeschreven aan de crisis in het Nabije Oosten, al is de invloed ervan minder sterk dan in de tankvaart.

Wat de toekomst van de scheepvaart betreft moet men niet al te erg schrikken indien de mededingingskracht van de Europese havens toeneemt. Het is duidelijk dat het niet alleen gaat om Antwerpen of Rotterdam, maar tevens om Hamburg, Bremen en Bremerhaven, die de in aanbouw zijnde containerterminals gemeenschappelijk zullen exploiteren. Het ligt trouwens voor de hand dat een felle mededingingschap zal ontstaan in de containerlijnen, waar de beschikbare scheepsruimte de vraag vermoedelijk wel te boven gaat. Hierbij dient opgemerkt dat de geweldige investeringen in deze nieuwe sector een zeer omstreken aangelegenheid is.

In de huidige wereld, die door slogans beheerst wordt, hebben bepaalde havens op zeer handige wijze een naam gekozen die in feite een programma is. Antwerpen zou wellicht voor de toekomst de naam „Containerport” kunnen voeren.

Zo luidt het begin van een artikel in de Gazet van Antwerpen, waarin onder meer een interessante brochure wordt besproken van Assiport, over de Antwerpse containertrafiek.

Assiport steunt inderdaad op goede argumenten en betoogt dat Antwerpen ideaal gelegen is zowel ten opzichte van de scheepsvaartroutes als van de continentale centra, dat het over de nodige trafiek beschikt en mag bogen op een voortreffelijke uitrusting.

Een belangrijk argument is dat Antwerpen met zijn containercentrum dichterbij de grote Europese industriezones ligt dan gelijk welke andere haven, en dit geografisch voordeel wordt door een aangepast vervoernet ten volle gevaloriseerd.

In oktober jl. werd door de magistraat van Cherbourg een plan ingediend om op minder dan 4 kilometer beoosten van de bestaande rede, een afzonderlijke, goed beschutte distributiehaven te bouwen. De zeebodem is zanderig en stabiel, zonder rotsen die de cascos scheuren, met 94 voet diepgang, waarrond een zwaairuimte met een straal van 610 meter geschikt zou worden gemaakt. In het centrum zou één grote meerboei worden verankerd waarrond de geladen tankers, zonder zorgen met betrekking tot de zeegang zouden kunnen zwaaien.

Het geheel van deze werken vormt slechts een eerste fase van de opbouw van Cherbourg tot distributiehaven van petroleum.

Later zou rond het zwaaiptpunt in zee, een steiger in een halve cirkel worden gebouwd met een lengte van 2.800 m. en door middel van een brug met het vasteland worden verbonden.

Volgens de Fransen zou deze dijk en de brug een kunsthaven scheppen, geschikt om tankers tot 500.000 ton, naast schepen van 150.000 ton gelijktijdig, op te vangen.

De ontwerpers beweren dat de aanpak en voltooiing van de eerste fase binnen anderhalf jaar kan gebeuren. De uitgaven moeten op anderhalf miljard frank worden geraamd.

Zo de zaken die kant uitgaan, dan zal Cherbourg in 1970 de mammoettankers een ankerplaats kunnen aanbieden. De tweede fase zou echter van 3 tot 3,5 miljard frank kosten.

Wat het eventueel aan bespreking kan betekenen was mij niet onmiddellijk duidelijk, zodat ik die cijfertjes maar voorlopig aan de kant hou. Als ik er wat méér over weet komen wij er lekker eens op terug.

Het is wel typisch dat we in de „Lloyd Anversois” een bijdrage vonden, gewijd aan het bezoek van Franse reders, die zich kwamen documenteren over de actuele en toekomstige installaties die op deze nieuwe technieken zijn afgestemd. Een groep Antwerpse specialisten verstrekten alle gewenste inlichtingen en het gezelschap bezocht de reeds bestaande instellingen. Er bestaat in Frankrijk, zowel als bij ons, een grote belangstelling voor de mogelijkheden van het containervervoer. De Franse reders hebben dan ook een studievereniging opgericht, die speciaal belast werd met het onderzoek van de verschillende aspecten van de vervoertechnieken. Het is deze groep die in Antwerpen even kwam kijken hoe wij de zaak hebben opgelost. Beelden van samenwerking of waarschuwing voor concurrentie? Antwerpen let op uw saeck!

Meteen schiet me te binnen dat ik vorige maand uit de Volksgazet een artikel knipte waaruit blijkt dat onze zuiderburen het ook ernstig menen in de strijd voor de mammoettankvaart.

Er is zelfs een onderlinge competitie tussen Le Havre, Brest en Cherbourg. De vroede vaderen van de laatste twee havensteden zien in de natuurlijke rede en hun toegangsgeulen evenwel beloften voor het vestigen van overslaghavens.

### **Op onze scheepswerven**

Deze week is een nieuwe eenheid van stapel gelopen op de Cockerill Werf te Hoboken. In feite gaat het over een zusterschip van de Federal Schelde, een BELCAN eenheid. Jullie zullen zich herinneren dat het zeer speciale schepen betreft die zeer smal zijn in verhouding tot hun lengte. De breedte van 23 meter is berekend op de afmetingen van de sluizen in de St.-Laurent waterweg.

Op het orderboek van de Boelwerf staan nog enkele schepen opgetekend en zonder lyrisch te willen zijn met overdreven optimisme, vernamen we toch met genoegen dat de werf in bedrijf blijft, onder meer met een andere grote bulkcarrier bestemd voor de firma Ahlers, die ook 2 koelschepen heeft besteld. De Belgische staat gaf opdracht voor een nieuwe car-ferry, en voor de Unie voor Redding en Sleepdienst zullen twee sleepboten worden gebouwd. Kleine eenheden weliswaar, die in gewicht niet opwegen tegen de grote bulkcarriers, maar het zijn zeer gespecialiseerde schepen die met hun 2.160 PK met grote zorg moeten gebouwd worden.

De car-ferry is op 29 februari te water gelaten en kreeg de naam „Princesse Astrid”.

Ik zei dat we niet overdreven optimistisch wilden zijn voor de toekomst maar de heer Van Damme wees toch op een bepaalde prestatie. In 1965 zei hij, werd op de dwarshelling 100.000 ton bereikt, weer met een grieks schip. Dat betekent dus dat op twee jaar tijd de totale tonnage op deze helling werd verdubbeld. En de heer Van Damme hoopt natuurlijk dat eerlang de 300.000 ton zullen bereikt worden. En hij hoopt dat dit met een ander grieks schip zal gebeuren. Ondertussen is men goed op weg want op helling 7 staat thans het casco in opbouw van een 63.000 tonner voor de Belgische Vloot.

**n.m.**





## **JANVIER-FEVRIER-MARS**

## **JANUARI-FEBRUARI-MAART**

L'aventure australienne du DE MOOR s'est terminée en apothéose le 20 février en présence des Princes de Liège, de hautes autorités civiles et militaires, et des familles de l'équipage. Dernières escales de 68 : Cochin (29 déc - 03 jan) Diego Suarez (10-12 jan) Cape-Town (20-23 jan) Abidjan (2-4 fév) - Ténériffe (12-14 fév).

Du 8 au 19 jan, le GODETIA reprenait son programme de garde-pêche au large des côtes du Yorkshire. Une deuxième croisière d'inspection de la pêche, avec escale à Belfast du 13 au 16 mar, le conduisait dans les mers d'Irlande du 11 au 29 mars.

Le ZINNIA a appareillé le 23 janvier pour son premier grand voyage en Méditerranée. Après une escale opérationnelle à Toulon du 28 jan au 5 fév, à Gibraltar du 7 au 10 fév, le ZINNIA prenait rendez-vous avec le BREYDEL pour le ravitailler à la mer. De conserve, ils mettaient le Cap sur Tarranto où ils participaient à une exercice inter-allié du 15 au 26 fév. Le ZINNIA reprenait alors la mer vers Lorient (escales à La Spezia 28 fév au 1 mars, Alicante du 2 au 5 mars où il arrivait le 9 mars et servait de bâtiment de soutien à la 124e escadrille jusqu'au 16 mars.

Rentré le 18 mars, le ZINNIA a quitté à nouveau Ostende le 26 mars pour Toulon.

La 191e escadrille était représentée par le BREYDEL à un exercice de dragage dans les eaux italiennes. Porto de Leixoes était touché à l'aller (8-9 fév), Tarranto, Brindisi, Palma de Mallorca (1 au 4 mar) et Lisbonne (7 au 13 mar) accueillait le BREYDEL au cours du voyage de retour.

Commissionné le 1er mars, l'ARTEVELDE avait tout juste le temps de faire toilette avant son escale à Bruxelles du 15 au 19 mar à l'occasion du salon des vacances.

Nos dragueurs côtiers de la 124e escadrille le CHARLEROI - SPA STAVELOT - NIEUWPOORT - KOKSIJDE s'entraînèrent activement dans la Manche à partir du 12 fév avant de gagner Brest (16-26 fév) pour un contrôle périodique de démagnétisation. L'entraînement en escadrille reprenait dans l'Iroise du 26 fév au 5 mar en vue d'un exercice franco-belge de dragage à partir de Lorient du 6 au 16 mars. L'escadrille a rejoint Ostende le 18 et plusieurs unités étaient encore sur la brèche jusqu'au début avril pour l'entraînement d'officiers de réserve.

Les deux MSI TURNHOUT et TONGEREN ont remplacé les HERSTAL et OUGREE dans la 219e division.

Le VERVIERS s'est consacré activement à l'entraînement de nos candidats officiers de carrière et de réserve. Hoek van Holland et Douvres ont été visités. Le VERVIERS était à Brest du 19 au 24 mar.

Les bâtiments de recherche ZENOBE GRAMME et MECHELEN ont effectué plusieurs sorties de mesures acoustiques et océanographiques. Le ZENOBE GRAMME a appareillé le 25 mars pour une croisière d'entraînement en Mer du Nord ; il était à Aberdeen du 29 mar au 1 avr et à Esbjerg du 5 au 8 avr.

### **Navires étrangers :**

#### **Ostende :**

- les dragueurs côtiers SITTARD - HOOGEZAND - STAPHORST de la Koninklijke Marine du 5 au 8 fév.
- les dragueurs côtiers SITTARD - ABCONDE - HOOGEZAND - STAPHORST - RHENEN - Koninklijke Marine du 26 fév au 7 mar.
- HMS GRAFTON, frégate anti-sous-marine de la Royal Navy du 29 fév au 4 mar.
- 3e Minensuchgeschwader de la Bundesmarine du 8 au 15 mar.
- les dragueurs océaniques OUISTREHAM - VINH-LONG et CANTHO de la Marine Nationale du 16 au 22 mar.
- les MSI ALBLAS - SCHUILING et VANSTRAELEN de la Koninklijke Marine du 19 au 21 mar.

#### **Bruxelles :**

- l'escorteur côtier l'OPINIATRE de la Marine Nationale du 14 au 18 mar.

#### **Anvers :**

- la frégate indienne TALWAR du 30 mar au 3 avr.



# bewegingen van onze mouvements de la flotte...



## Bewegingen der schepen : JANUARI, FEBRUARI, MAART

Het australisch avontuur van de DE MOOR is ten einde. Het schip liep op 20 februari l.l. Oostende binnen en werd verwelkomd door de Prinsen van Luik, de militaire en burgerlijke overheid en door de families van de bemanning.

Laatste aanlegplaatsen in 1968 :

Cochin (29 dec - 03 jan) Diego Suarez (10 - 12 jan) Cope-Town (20-23 jan) Abidjan (2-4 feb) en Teneriffe 12-14 feb).

Van 8 tot 19 jan., was de GODETIA op visserijwacht ter hoogte van de kusten van Yorkshire.

Een tweede kruisvaart met aanlegplaats te Belfast (13-16 maart) ging door in de Ierse Zee van 11 tot 29 maart.

De ZINNIA is op 23 januari afgevaaren voor zijn eerste grote kruisvaart in de Middellandse Zee. Na een operationeel bezoek te Toulon (28 jan - 5 feb) en te Gibraltar (7-10 feb), had de ZINNIA rendez-vous met de BREYDEL om hem in zee te bevoorraden.

Samen voeren ze naar Tarranto waar ze hebben deelgenomen aan een intergeallieerde oefening. Van daaruit zette de ZINNIA koers naar Lorient met tussenaanlegplaatsen te La Spezia (28 feb - 1 maart) en Alicante (2-5 maart) om er aan te komen op 9 maart, waar het tot 16 maart doet als logistiek steunschip voor de 124e eskadrielle.

Te Oostende aangekomen op 18 maart, vertrok het schip naar Toulon op 26 maart.

De 191e Eskadrielle was vertegenwoordigd door de BREYDEL ter gelegenheid van een oefening in de Italiaanse wateren.

Bij de heenreis legde het schip aan te Porto de Leixos (8-9 feb) en bij de terugreis werden volgende havens aangedaan :

Tarranto, Brindis, Palma de Mallorca (1-4 maart) en Lisbonne (7-13 maart).

De ARTEVELDE werd gecommissionneerd op 1 maart en nam deel aan het vacatiesalon te Brussel van 15 tot 19 maart.

De kustmijnenvegers van de 124e Eskadrielle oefenden actief in het Kanaal vanaf 12 februari vooraleer Brest te vervolgen (16-26 feb) om de periodische demagnetisatie controle te ondergaan.

De oefeningen werden heraanbevat in de Iroise van 26 feb. tot 5 maart met het oog op de frans-belgische oefening vanuit Lorient van 6 tot 16 maart.

De eskadrielle vervoeft Oostende op 18 maart. Verscheidene schepen werden tot begin april nog ingezet voor de training der reserveofficieren.

De twee MSI TURNHOUT en TONGEREN hebben in de 219e divisie de HERSTAL en de OUGREE vervangen.

De MSC VERVIERS gaat verder met de opleiding van de kandidaat beroeps- en reserveofficieren. Hoek van Holland en Dover werden bezocht. Het schip was te Brest van 19 tot 24 maart.

De opzoekingschepen ZENOBE GRAMME en MECHELEN zijn ettelijke malen buiten gevaren om akoestische en oceanografische opmetingen te doen. De Zenobe Gramme vertrok op 25 maart voor een oefenkruisvaart in de Noordzee ; het schip was te Aberdeen van 29 maart tot 1 april, en de Esbjerg van 5 tot 8 april.



### **Vreemde oorlogsbodems.**

#### **Oostende :**

- de kustmijnenvegers SITTARD - HOOGEZAND - STAPHORST van de Koninklijke Marine van 5 tot 8 feb.
- de kustmijnenvegers SITTARD - ABCONDE - HOOGEZAND - STAPHORST - RHENEN van de Koninklijke Marine van 26 feb. tot 7 maart.
- de HMS GRAFTON, fregat voor onderzeeboot bestrijding van de Royal Navy van 29 feb. tot 4 maart.
- Het 3e Minensuchgeschwader van de Bundesmarine van 8 tot 15 maart.
- de hoogzeemijnenvegers OUISTREHAM - VINH - LONG en CANTHO van de Marine Nationale van 16 tot 22 maart.
- de MSI ALBLAS - SCHUILINS en VANSTRAELEN van de Koninklijke Marine van 19 tot 21 maart.

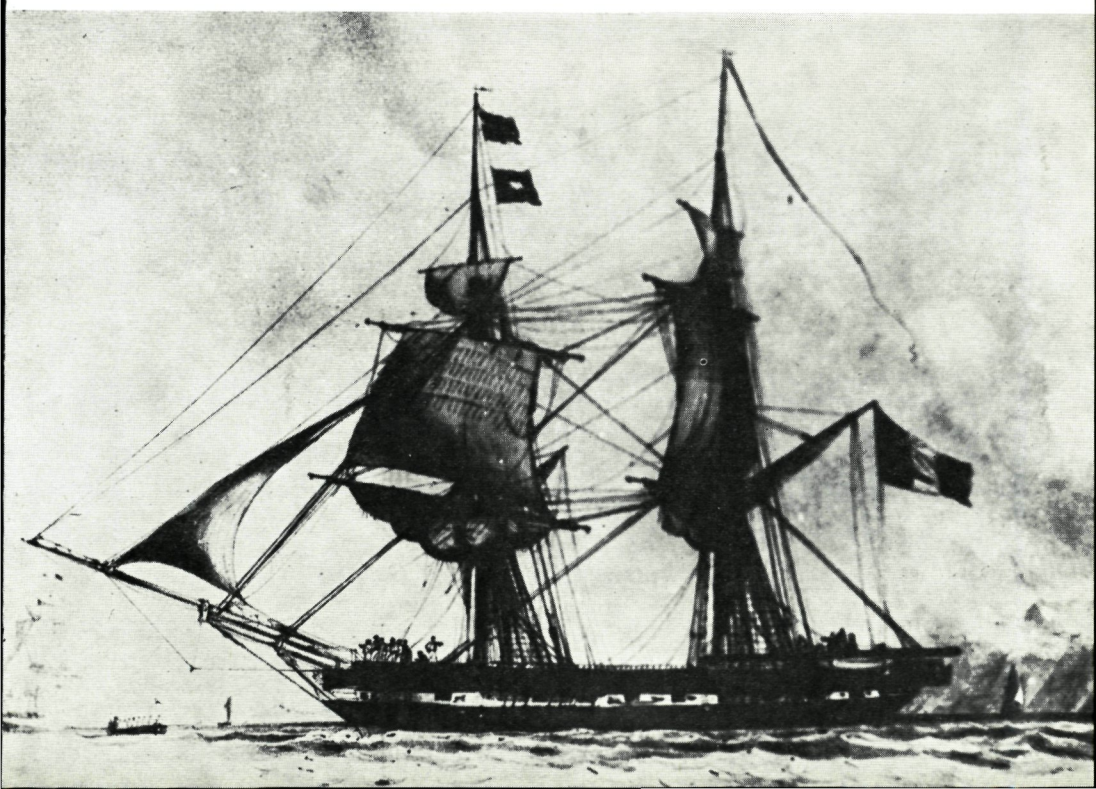
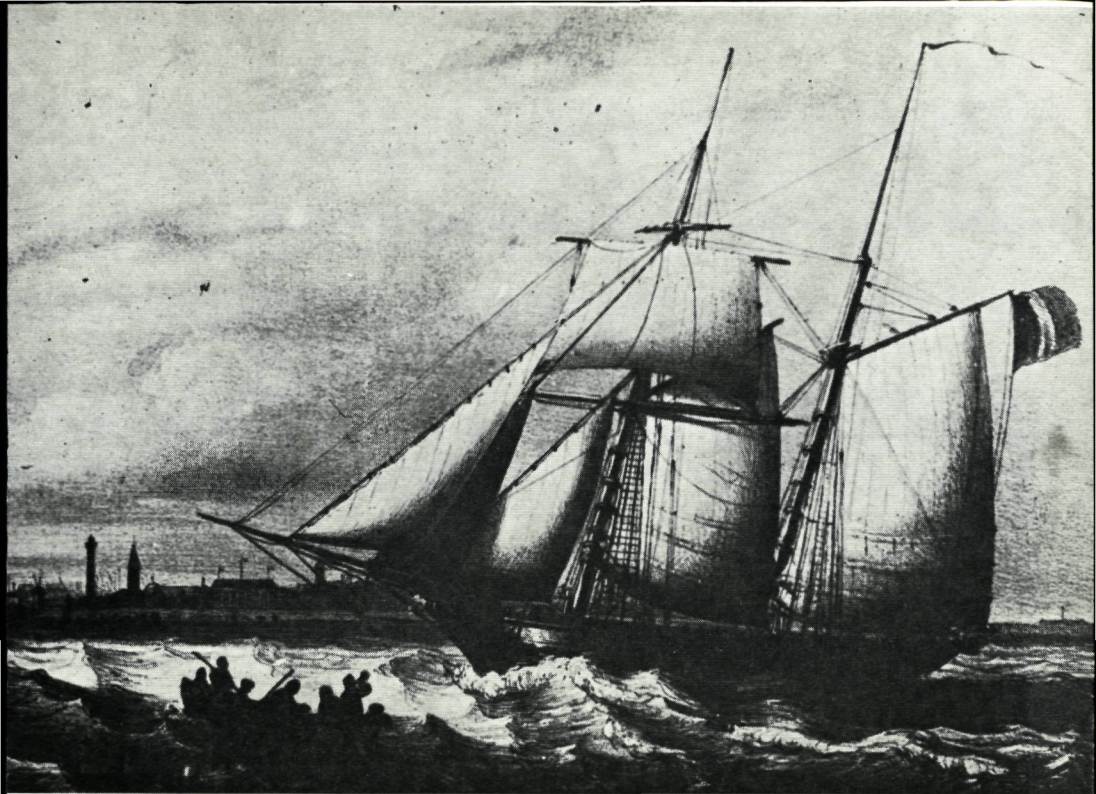
#### **Brussel :**

- het kustbegeleider OPINIATRE van de Marine Nationale van 14 tot 18 maart.

#### **Antwerpen :**

- de Indische fregat TALWAR van 30 maart tot 3 april.







## LOUISE-MARIE

zeilschip van de koninklijke marine 1830 - 1862

Goëlette de la marine royale 1830 - 1862

**Construction:** Chantier Van Geluwe à Bruges - Pose de la quille 1838 - Reprise 13 mars 1840 - Acheté 19 mars 1840 - En service juin 1840

**Bouw:** Scheepswerven Van Geluwe - Brugge - Begin 1838 - Overname 13 maart 1840 - Gekocht 19 maart 1840 - In dienst juni 1840

**Classe:** Goëlette

**Klasse:** Tweemaster - schoener

**Tonnage:** 200 tonnes

**Tonnemaat:** 200 ton

**Dimensions:** Long HT 27 m. - Larg. 6,8 m. - Tirant d'eau 3,70 m.

**Afmetingen:** Lengte HT 27 m. - Breedte 6,8 m. - Diepgang 3,70 m.

**En service:** Marine Royale - 1840-1860 - désarmé 31 maart 1860

**In dienst:** Marine Royale - 1840-1860 - gesloopt 31 maart 1860

**Commandants:** LDV Eyckholt - Petit - Van Haverbeke

**Bevelvoerders:**

**Vitesse:** 8-10 n.

**Snelheid:** 8-10 kn.

**Armement:** 12 caronades (ex-hollandaises)

**Bewapening:** 12 korte scheepskanonnen

**Equipage:** 62 hommes E.M. compris

**Bemanning:** 62 man Staf inbegrepen

**Historique - Geschiedenis:** départ d'Ostende pour garde-pêche le 5 juillet 1840 aux Faer Oë ensuite Lisbonne, Shetlands, Faroer, Orcades, Afrique et au Guatemala. Plusieurs expéditions au Sénégal; combat du Rio Nuñez le 20-3-1849. Dernier voyage du 8 avril 1856 au 14 septembre 1856 sous le commandement du capitaine Van Haverbeke commandant depuis 1848.

**Remarques:** 1er garde-pêche belge

**Opmerkingen:** 1ste visserijwachtschip



## DUC DE BRABANT

voilier de la marine royale 1830 - 1862

zeilschip van de koninklijke marine 1830 - 1862

**Construction:** Chantier Naval Van Geluwe Bruges - Pose quille 1842 - lancé 1844 - service oct. 1845

**Bouw:** Scheepswerf Van Geluwe Brugge - Begin 1942 - te water 1844 - dienst okt. 1845

**Classe:** Brik: copie de la classe „Le Cygne" de la marine française

**Klasse:** Brik: copij klasse „Le Cygne" van de franse marine

**Tonnage:** 500 tonnes.

**Tonnemaat:** 500 ton

**Dimensions:** Long 33,60 m. - larg. 9,— m. - tir. d'eau 4,06 m.

**Afmetingen:** Lengte 33,60 m. - breedte 9,— m. - diepgang 4,06 m.

**Voilure:** surface 1118,819 m<sup>2</sup>

**Zeilen:** oppervlakte 1118,819 m<sup>2</sup>

**Armement:** caronades - plus tard canons: obus de 30 livres

**Bewapening:** scheepskanonnen - later vervangen door kanonnen voor obussen van 30 pond

**Historique:** Commandé sous le nom „Le Prince Royal" nom changé 15-10-1845. Débute comme garde-pêche 1846 - voyages en Amérique du Sud de 1847 à 1855. Désarmé 12 avril 1862 - remis au département de la guerre pour essais d'explosions sous-marines, sabordé près du fort Ste Marie sur l'Escaut 18 août 1864.

**Geschiedenis:** Besteld op de naam „Le Prince Royal" naam veranderd 15-10-1845. Begint als visserijwachtschip 1846 - reizen naar Zuid Amerika van 1847 tot 1855. Ontwapend op 12 april 1862, overgegeven aan het krijgsgeslacht voor proeven van onderwaterontploffingen. Ontploft bij St. Maria fort op 18 augustus 1864.

**Remarques:** Prix 319.144,23 F

**Opmerkingen:** Prijs 319.144,23 F



## zeemansvreugde

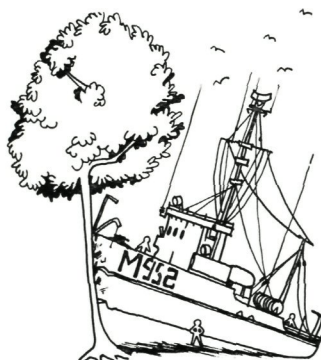
## joies de la marine

### Photo - bulle 6-67.

Aucune bulle concernant la photo de la danseuse Jamaïcaine à bord du Kamina n'a trouvé grâce, devant le comité de rédaction, de ce fait aucun prix n'est attribué cette fois.

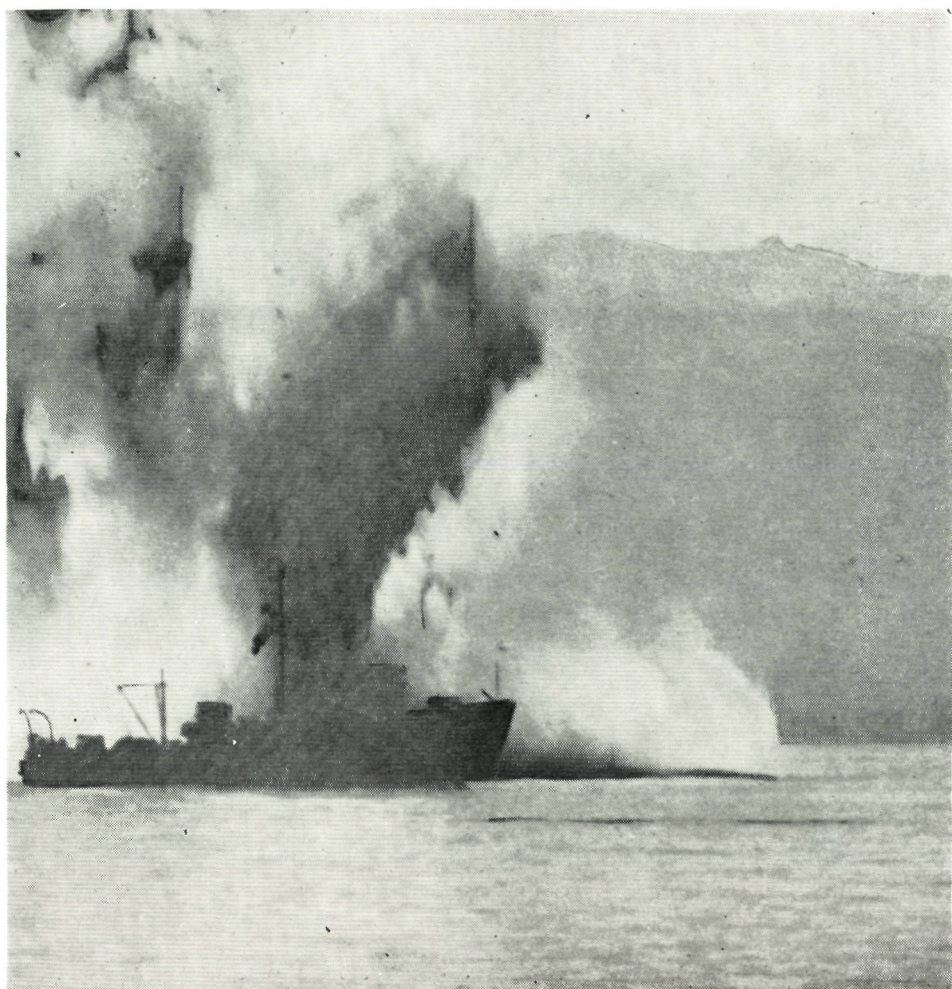
### Wedstrijd "Sprekende foto" 6-67.

Geen van de ingezonden teksten, in verband met de "sprekende foto" folkloristische dansen uit Jamaica - en verschenen in nr. 6, kon de goedkeuring van de redactieraad wegdragen, er werd derhalve geen enkele inzending bekroond.



Un verre dans le nez?  
Fais-toi reconduire!

## **opération new broom = la plus grande opération**



Au cours de la dernière guerre mondiale et plus particulièrement pendant les derniers mois du conflit, la Mer du Nord, au large des côtes septentrionales des Pays-Bas et de l'Allemagne, fut gorgée de milliers de mines marines tant britanniques qu'allemandes. Cette région maritime, qui deviendra célèbre parmi les marins sous le nom de Nemedri 9, fut l'objet,



## de déminage jamais entreprise - 6 au 31 mai 68

dés mai 1945, d'opérations de dragage en vue de nettoyer des chenaux relativement étroits et y permettre une navigation sûre.

Pour répondre à l'intensification du trafic maritime et à l'emploi de plus en plus fréquent de navires de 100.000 et de 200.000 tonnes, l'IMCO (Inter Gouvernemental Maritime Consultation Organisation) a conçu un plan visant à instaurer la séparation du trafic en remplaçant les chenaux côtiers existants par des routes plus larges entre la „Passe de Terschelling” et „l'embouchure de l'Elbe”.

C'est ainsi qu'aura lieu du 6 au 31 mai '68, la plus vaste opération multinationale de détection et de dragage de mines jamais entreprise en temps de paix.

Cette opération, placée sous commandement de l'Amirauté néerlandaise sera menée conjointement par plus de soixante bâtiments de mer : dragueurs de mines, bâtiments de soutien logistique, bâtiments - base de plongeurs - démineurs, des marines britannique, française, néerlandaise, norvégienne et belge. Notre Force Navale sera représentée par le bâtiment de soutien logistique ZINNIA (CPF Lemaire), la 191e division de dragueurs océaniques (1LV Naudts) et la 124e escadrille de dragueurs côtiers (1LV Pieters).

Sur plus de 1.000 kilomètres carrés, 2.500 marins rivaliseront dans un effort commun dont le but final est de créer une route maritime sûre de 6 milles marins de large entre le Zeegat de Terschelling et le bateau-phare du Borkumriff. A l'est du Borkumriff, la „Bundesmarine” entreprendra simultanément une opération similaire jusqu'à l'embouchure de l'Elbe.

Signalons également que, pour la première fois, dans le cadre d'une opération de dragage une inspection préliminaire des fonds sous-marins (recherche d'obstacles, détection et identification d'épaves...) a été exécutée avec succès en sep-oct 67 par notre chasseur de mines VAN HAVERBEKE (1LV Naudts qui localisa 16 épaves) et en février 68 par deux bâtiments de même type de la „Royal Navy” assistés de groupes de plongeurs-démineurs de la „Koninklijke Marine”.

Depuis 1940, aucun relevé hydrographique n'avait été effectué dans cette zone et le nombre d'épaves restait inconnu. Depuis 1945, 131 explosions de mines y ont été enregistrées, la dernière en 1962, endommageant gravement le motorschip suédois ULEA qui naviguait en dehors du chenal dragué, et l'avant-dernière en 1958. Un seul accident donc à déplorer depuis 1958, mais on n'ose imaginer ce qui se passerait si les navires s'aventuraient en dehors des zones.

## dans les grands commandements



### comienav

Op 21 december 67, gaf CPV. PESCH, het bevel over aan CPV. DE SCHUTTER

Le 21 décembre 67, le CPV. PESCH a remis le commandement à CPV. DE SCHUTTER.



### comopsnav

Op 31 januari 68, gaf C P V. VAN DYCK, het bevel over aan C P V. PESCH.

Le 1 janvier 68, le CPV. VAN DYCK a remis le commandement à C P V. PESCH.



Op 1 april 1968 verliet Fregatkapitein BEATSE de actieve dienst. Zijn eerste contact met het militaire leven dagtekent van vóór ... 44 jaar ; inderdaad was het in 1924 dat hij de Pupillenschool vervoegde op elfjarige leeftijd.

Tot onder-luitenant gepromoveerd op 26 maart 1936, zal hij worden aangeduid voor het 2e Linie, met hetwelk hij zal deelnemen aan de veldtocht van 1940. Krijgsgevangen genomen en aangedreven door de wil aan de vijand te weerstaan, organiseert hij ontsnappingen. Hij zal hiervoor worden gedecoreerd met het Kruis van Ridder in de orde van Leopold II.

Terug in België, zal hij de functies waarnemen van onderrichter en leraar aan de Infanterieschool en de Krijgsschool.

In 1950 gaat hij over naar de Zeemacht waar hij het bevel zal nemen over de eerste school van de Zeemacht. Daarna wordt hij overgeplaatst naar de Staf Zeemacht te Brussel waar hij achtereenvolgens de functies zal waarnemen van Adjunkt-Directeur van het Onderricht, Directeur van de Sectie Organisatie en Mobilisatie, Chef van de Ondersectie Informatie, hij zal er zijn lange loopbaan eindigen als Chef van het Personeel.

Overgegaan naar het Reservekader, werd Charles Beatse benoemd tot Kapitein ter Zee op 1 april 1968.

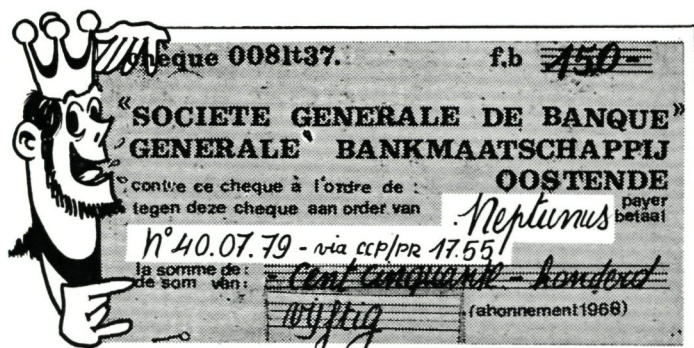
Le 1er avril 1968, le Capitaine de frégate BEATSE quitte le service actif. Son premier contact avec la vie militaire datait de ... 44 ans ; c'est en effet en 1924, à 11 ans, qu'il entra à l'école des pupilles.

Promu sous-lieutenant le 26 mars 1936, il sera désigné pour le 2e de ligne avec lequel il participera à la Campagne de 1940. Fait prisonnier, sa volonté de résistance à l'ennemi - il organisa des évasions - lui vaudra la croix de chevalier de l'ordre de Léopold II.

Rentré en Belgique, il exercera les fonctions d'instructeur et de professeur à l'école d'infanterie et à l'école de guerre. En 1950 il passe à la Force Navale où il commandera la première école Force Navale, puis est muté à l'Etat-Major FN à Bruxelles où il exercera successivement les fonctions de Directeur de la Section Organisation et Mobilisation, de chef de la Sous-Section Information et c'est finalement comme chef du personnel qu'il terminera sa longue carrière. Charles BEATSE, passé dans la réserve, y a été promu le 1er avril 1968 au grade de Capitaine de Vaisseau.







**r.p.**

**enfin...**

## un arrêté royal qui résout un problème vieux de 25 ans

### ENFIN !...

Presque personne ne sait que sur les 101 navires jaugeant 422.300 tonnes en service au début des hostilités (NDLR 2e guerre mondiale 1940 - 1945), 72 unités jaugeant 323.000 tonneaux furent perdues soit environ 75 pour cent. Ces pertes étaient supérieures en pourcentage à celles de toutes les nations - Grèce : 65 %, France : 60 %, Grande Bretagne : 50 %.

Chose plus grave, on enregistrait aussi parmi les disparus, les bâtiments les plus modernes et les plus importants.

C'est ainsi que sur 29 navires la Compagnie Maritime Belge n'en comptait plus que 7 tandis que l'Armement Deppe ne disposait plus que de 7 unités sur 28.

Mais les pertes en hommes ne furent pas moins sensibles.

Sur les 3000 marins qui menèrent la lutte aux côtés des Alliés, 800 avaient disparu à la fin des hostilités. Là encore le pourcentage était supérieur à celui de n'importe quel autre pays.

(Raoul Crablé „De la pirogue aux navires atomiques" 1951).

Malgré ces pertes énormes, malgré les missions périlleuses menées à bonne fin, malgré leurs multiples actes courageux, ces 3000 marins ne bénéficiaient pas jusqu'à présent du statut de combattant marin. Certes implicitement, tout le monde admettait le bien fondé de cette reconnaissance mais juridiquement, les intéressés ne pouvaient être considérés comme militaires aux termes de la loi sur la milice qui stipule que le milicien acquiert la qualité de militaire lorsqu'il lui est fait lecture d'un résumé des lois militaires et qu'il lui est notifié en même temps qu'il est soumis à ces lois. Par ailleurs, ces marins continuaient à exercer, dans d'autres conditions combien plus dangereuses, un métier par contrat d'emploi avec un armement ni militarisé ni réquisitionné.

Nonobstant ces obstacles d'ordre légal, des lois successives assimilèrent progressivement les combattants marins aux militaires : les ayants droits des marins morts - 320 veuves et 300 orphelins bénéficièrent en particulier de ces dispositions. Aujourd'hui, ENFIN, - 23 ans après les hostilités - nos marins marchands sont considérés comme combattants à part entière, l'Arrêté Royal du 24 jan. '68 les dotant d'un statut de Reconnaissance Nationale.

## extrait du moniteur belge du 24 février 68

MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES.

24 JANVIER 1968. — Arrêté royal portant statut de la reconnaissance nationale en faveur des marins belges ayant navigué dans la marine marchande belge pendant la guerre 1940-'45.

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 29 de la Constitution ;

Considérant que les marins belges, qui ont navigué au service des alliés dans la marine marchande pendant la guerre 1940-'45 n'ont pas encore de statut propre ; qu'il importe de combler cette lacune d'accorder à ces marins un soutien maral, de reconnaître leurs mérites particuliers et de manifester la reconnaissance de la Nation à leur égard ;

Vu l'avis du Conseil d'Etat ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. — Le titre de combattant marin est accordé aux Belges qui, pendant la guerre 1940 - '45, ont été enrôlés, durant six mois au moins, à bord de navires marchands belges naviguant au service des alliés.

L'octroi de ce titre est constaté par une carte dénommée "carte des états de services de guerre du combattant marin".

Art. 2. — Pour l'application de l'article 1er entrent seuls en considération les services accomplis entre le 10 mai 1940 et le 8 mai 1945. Cette dernière date est portée au 15 août 1945 pour ceux qui ont été enrôlés à bord de navires belges opérant dans l'Océan pacifique.

Sont assimilés aux services rendus à bord de navires belges :

1° l'absence pour raisons de santé, si cette absence est imputable à un accident qui a donné lieu à indemnisation en application de l'arrêté-loi du 23 octobre 1946 modifiant temporairement la loi du 30 décembre 1929 sur la réparation des accidents survenus aux gens de la mer ;

2° les services rendus par les marins qui, au début des hostilités, naviguaient à bord de navires belges et qui sont restés en service à bord de leur navire bien que celui-ci ait navigué temporairement sous pavillon étranger ;

3° les services rendus par les marins qui, après avoir navigué régulièrement à bord de navires belges et avoir été involontairement chômeurs, ont, avec l'autorisation de l'autorité belge responsable, repris leur service à bord de navires alliés.

Art. 3. — Sont exclus du bénéfice du présent arrêté, les marins qui :

1° pendant la période visée à l'article 2, ont déserté leur navire et n'ont pas repris leur service sous pavillon belge ou allié par la suite ;

2° ont été condamnés pour crimes ou délits contre la sécurité intérieure ou extérieure de l'Etat ;

3° ont été déchus de leurs droits civils et politiques en vertu de l'arrêté-loi du 19 septembre 1945 relatif à l'épuration civique.

Art. 4. — Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté. Donnée à Bruxelles, le 24 janvier 1968.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le ministre des Communications,  
A. BERTRAND



## uittreksel staatsblad 24 februari 1968

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN EN VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE.

24 JANUARI 1968. — Koninklijk besluit houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische zeelieden die tijdens de oorlog 1940-1945 in de Belgische koopvaardij hebben gevaren.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op artikel 29 van de Grondwet ;

Overwegende dat de Belgische zeelieden die tijdens de oorlog 1940-1945 in dienst van de geallieerden ter koopvaardij hebben gevaren, nog geen eigen statuut hebben ; dat het past die leemte aan te vullen, aan die zeelieden een morele steun te verlenen, hun bijzondere verdiensten te erkennen en uiting te geven aan 's Lands erkentelijkheid te hunnen opzichte ;

Gelet op het advies van de Raad van State ;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. — De titel van zeestrijder wordt verleend aan de Belgen die, tijdens de oorlog 1940-1945, gedurende tenminste zes maand aangemonsterd zijn geweest aan boord van Belgische koopvaardijschepen in dienst van de geallieerden.

De toekenning van die titel wordt geconstateerd door een kaart genaamd „kaart met opgave der oorlogsdiensten als zeestrijder”.

Art. 2. — Voor de toepassing van artikel 1 komen alleen in aanmerking de diensten volbracht tussen 10 mei 1940 en 8 mei 1945. Deze laatste datum wordt teruggebracht tot 15 augustus 1945 voor hen die aangemonsterd waren op Belgische schepen welke in de Stille Oceaan opereerden.

Worden met de aan de boord van Belgische schepen bewezen diensten gelijk gesteld :

1. afwezigheid wegens ziekte, als die afwezigheid te wijten is aan een ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot vergoeding op grond van de besluitwet van 23 oktober 1946 houdende tijdelijke wijziging van de wet van 30 december 1929 op de vergoeding der schade voortspruitende uit ongevallen overkomen aan zeelieden.

2. de diensten bewezen door de zeelieden die bij het begin van de vijandelijkheden op Belgische schepen vaarden en aan boord van hun schip in dienst zijn gebleven hoewel dit tijdelijk onder vreemde vlag gevaren heeft ;

3. de diensten bewezen door de zeelieden die, na regelmatig op Belgische schepen te hebben gevaren en onvrijwillig werkloos te zijn geweest, met toelating van de Belgische verantwoordelijke overheid, opnieuw dienst hebben genomen aan boord van geallieerde schepen.

Art. 3. — Worden uitgesloten van het voordeel van dit besluit, de zeelieden die :

1. tijdens de periode bedoeld in artikel 2 van hun schip gedeserteerd zijn en nadien niet opnieuw hebben dienst genomen onder Belgische of geallieerde vlag ;

2. veroordeeld werden wegens misdaden of wanbedrijven tegen de binnenlandse of buitenlandse veiligheid van de Staat ;

3. vervallen verklaard zijn van hun burgerlijke en politieke rechten krachtens de besluitwet van 19 september 1945 betreffende de epuratie inzake burgertrouw.

Art. 4. — Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit. Gegeven te Brussel, 24 januari 1968.

# **personeel - personeel - personeel - personeel**

## **aktief kader - cadre active**

### **capitaine de frégate - fregatkapitein**

technicien : Baetslé.

services : Deridder.

### **capitaine de corvette - korvetkapitein**

Van Begin, Lescrauwaet (dek - pont).

## **aanvullingskader - cadre de complément**

### **lieutenant de vaisseau 1 cl. - luitenant-ter-zee 1 kl.**

Tauber (dek - pont).

Velghe, Destanberg (diensten - services).

### **luitenant-ter-zee - lieutenant de vaisseau**

Busard, Derijcke (dek - pont).

### **lieutenant-ter-zee 1 kl. - lieutenant de vaisseau de 1 cl.**

Grell P. (technicien).

De Deken G. (diensten - services).

### **luitenant-ter-zee - lieutenant de vaisseau**

Baiverlin J. (technicien).

Feldheim J., Verheyden J., Poffe de Buyserie J., Keistermans J. (dek - pont).

Maertens de Noordhout B., Burton R. (diensten - services).

### **enseigne de vaisseau - vaandrig-ter-zee**

Daoust G., Jossaert J. (dek - pont).

Maene N., De Callatay D., Vanderstappen J., D'Halvin H., Boland V., De

Backer T., Decrucq T., Govaert P., Herschkowitz R., Laurent T., Van Camp G.,

Mannebock A., Hendricks J., Moenaert A., Van Rijmenants L., De Cuyper X.

(technici - technicien).

Loix Y., Van Hoof J., Goens J., De Rudder J., Jacques A., Vandenkerckhoven

J., Lafosse P. (diensten - services).

## **benoemingen - nominations**

### **2EV : vaandrig-ter-zee 2e klasse - enseigne de vaisseau de 2e cl.**

Van Cauter H., Suigne M., Lebouille J., Defraigne P., Graux D., Cassart T.,

Ampe G., Van Ballaer P., Van Limbergen F., Heyndrickx J., Goetstouwers F.,

Boschmans W., De Locht J., Van den Broek C. (dek - pont).

Huens P., Biebuyck M., Kokken L., Hublet J., François J., Arijs H., Van

Oostveldt K., Lakay G., Van doorslaer de ten Ryen F., Crampe J., Dellaert C.,

Meurrens L., Cesar M., Piersens F. (diensten - services).

Marrecau W., Tobe J., Herteleer R., Heyndrickx W., Callebaut H., Duflo P.,

Van den Hoof A., Calmant P., Muylaert W., Van Overloop M., Rey M., Boonen

G., Stoefs E., Debaine G., Degraide J., Couck W., Vanginderachter J., Mathot

A., Roba E., Henry D., Vandenhaute W., Ramaekers J., Deschrijver E., Meert

F., Compere J., Goderis J. (technici - technicien).

### **eerste meester-chef - premier-maitre chef**

Corthaut M. (bevoorrading).

### **eerste meester - premier maître**

Florens P., Coolens G., Creyf C. (dek - pont).

Verhoeven M. (technicien).



## **personnel - personeel - personnel - personeel -**

### **meester - maître**

De Keyser D., Bottelier R. (dek - pont).

Horlait L., Vanclaire C., Van de Kerckhove J., Vanlerberghe R., Jacobs F.  
(technici - technicien).

Dekeyser A. (adm.).

### **kwartiermeester - quartier-maître**

Borghs B., Daenens M., Lebacqz R.J., Smets A., Dufour J. (aangestelde).

### **kwartiermeester**

Dufour J.

### **Le Lieutenant de Vaisseau de 1e Classe R. Monseweyer n'est plus**

Après une courte maladie, le 1LV(S) Monseweyer s'est éteint le 21 mars à l'hôpital militaire de Bruxelles.

Figure devenue légendaire à la Force Navale, son départ laisse un grand vide dans le Corps des Officiers où sa bonne humeur continuelle, sa verve intarissable et son optimisme foncier créaient immédiatement l'ambiance dans toutes les réunions auxquelles il participait.

Répondant à l'appel de son pays, Robert Monseweyer s'engage à la Royal Navy Section Belge à la libération en 1944. Après un écolage, il participe aux derniers convois de la guerre. Démobilisé en 1946, il navigue 3 ans, comme Officiers au Long Cours à la Marine Marchande.

Le 1 septembre 1949, il reprend du service à la Force Navale qui l'envoie se spécialiser en France d'abord, puis aux Pays-Bas, d'où il renvient Officier-Démineur.

Il commande le groupe des démineurs jusqu'en octobre 1951 date à laquelle un stupide accident en service commandé le tient en non-activité pendant de longs mois et malheureusement le rend inapte au service à la mer.

Passé dans la catégorie des Officiers des Services, différentes missions administratives lui sont confiées au COMERVOST, au CEDRA et finalement à NAVCOMPORT/NWP où sa carrière vient d'être brutalement interrompue.

La Force Navale présente à sa famille éprouvée, ses condoléances les plus vives.

## la réserve active - activités des associations - la

### **Vereniging der RO/ZM - Association des OR/FN**

#### **Nationale activiteiten - Activités nationales**

Op 10 febr. '68 hield de vereniging zijn statutaire algemene vergadering. CPF (R) Deseck vermeldde in zijn verslag een krediet van 550 wederoproeringsdagen voor 1968 ; dit is bijna het dubbel van vorige jaren. Het MSC/Trg programma loopt met het leeuwenandeel hiervan weg.

Le 10 février 1968 s'est tenue l'assemblée générale statutaire de l'association. Le CPF (R) Deseck signala dans son rapport un crédit de 550 jours de rappel pour 1968, ce qui correspond presque au double des années précédentes. Le programme MSC/Trg s'y taille la part du lion.

#### **RO/ZM Antwerpen**

Het 5e jaarlijks bal van de afdeling op 16 maart kende een buitengewoon succes. Commodore Lurquin en verscheidene andere personaliteiten uit marine- en havenkringen luisterden het bal met hun aanwezigheid op.

#### **RO/ZM Oost-Vlaanderen**

Op 23 maart jl. richtte deze afdeling een oefening, Navy - Gent, in onder de leiding van GDCR O-VI. gewijd aan de studie van de veilige verzekering van de maritieme en fluviale verbindingen in oorlogstijd. Sprekers waren de HH. P. Lagrou, hoofdingenieur-direkteur bij het bestuur van bruggen en wegen ; A. Charlier, directeur-generaal van de haven van Gent en LDV VAN GESTEL, afgevaardigde van Comarant. Aan boord van twee rivierboten van de ZM werd nadien een bezoek gebracht aan de nieuwe zeelus te Terneuzen.

#### **RO/ZM West-Vlaanderen**

27 april uitzonderlijke voordracht. Kolonel M. Chevyryne, militair attaché bij de sovjetambassade te Brussel, komt spreken over de hedendaagse Russische vloot, in het clubhuis van de Belgische Marinevereniging voor yachting, Violierenlaan 2, te Bredene a/Zee. Aanvang te 20 uur.

4 mei : „oefening Oostende '68 ". In de voormiddag twee voordrachten over de rol en het belang van de Oostendse haven. In de namiddag : tochtje op zee met de M934.

### **Verenigingen der oudgedienden van de zeemacht**

#### **Associations des anciens de la force navale**

##### **Cercles des anciens de la FN - Mons**

Grande semaine de la Force navale à Mons du 9 au 19 mai.

A l'occasion de l'exposition de propagande maritime qui y est organisé, les anciens de la FN auront l'occasion de prendre contact avec une délégation d'officiers de la FN ainsi que de visiter la vedette LIBERATION. De plus cette exposition coïncidera avec le jumelage des sections d'anciens de la FN de Mons et de Gand.

##### **Association bruxelloise des anciens de la FN**

##### **Brusselse vereniging der oudgedienden van de ZM**

Samedi 13 avril : baptême de l'air à bord d'un avion militaire belge (DC-4 ou DC-6).

Zaterdag 13 april : luchtdoop met een Belgisch militair vliegtuig (DC-4 of DC-6).

##### **Association Régionale Liègeoise des Anciens de la FN**

mai : bal des anciens à Huy et cinéma à Verviers.

juin : une visite à Anvers (installations de la CMB et la base de la marine Néerlandaise.

juillet : visite à Ostende.

août : participation aux journées de la force navale à Malmédy.



## **réserve active - activités des associations - la rés**

Programma van de voornaamste tentoonstellingen en festiviteiten waaraan de Zeemacht in 1968 zal deelnemen :

Programme des principales expositions et manifestations auxquelles la Force Navale participe en 1968.

20 - 21 apr : St George Day te Zeebrugge. Z.K.H. Prins Albert en Lord Mountbatten zullen vermoedelijk aan de festiviteiten deelnemen.

St George Day à Zeebrugge. S.A.R. le Prince Albert et Lord Mountbatten participeront probablement aux festivités.

27 - 01 mei : Deelname van de ZM aan de „meifeesten ” van Alt Hoeselt (Limburg). Dia's - complete kajuit van de KAMINA - mijnenveegmateriaal - filmvoorstellingen voor scholen op 29 april.

Participation de la FN aux „meifeesten ” à Alt Hoeselt (Limbourg). Diapositives - cabine complète du KAMINA - matériel de dragage - séances de cinéma pour les écoles le 29 avril.

04 - 05 mei : De 24 nautische uren van Hoei. Twee vedettes, een ploeg duikers-ontmijners en een helikopter van de ZM zullen deelnemen aan deze nautische feesten, tijdens dewelke verschillende manifestaties op de Maas voorzien zijn : vlootparade, waterski, reddingsoperaties, regelmatigheidswedstrijden enz... De versiering van de uitstalramen zal in het teken van de Zeemacht staan.

Les 24 heures nautiques de HUY. Deux vedettes, une équipe de plongeurs-démineurs, un hélicoptère de la Force Navale participeront aux fêtes nautiques au cours desquelles sont prévues sur la Meuse de nombreuses manifestations : parade navale, ski nautique, exercices de sauvetage, courses de régularité etc...

Une „fête” des étalages aura la Force Navale pour thème. Renseignements complémentaires au Syndicat d'initiative de Huy.

09 - 19 mei : exposition à Mons.  
tentoonstelling te Bergen

23 - 26 mei : tentoonstelling te Hoboken.  
exposition à Hoboken.

- 14 juni : feest van de ZM te Waulsort.  
fête de la FN à Waulsort.
- 24 - 25 aug : de dagen van de Zeemacht te Malmedy. Tijdens deze dagen : peterschapsonvangst voor de bemanning van de Malmedy, concert door het muziekkorps van de ZM, voordracht, filmvoorstelling, tentoonstelling van mijnenvoegmateriaal, zeemanstuig, lichtbeelden enz...
- Verdere inlichtingen : Syndicat d'initiative de Malmedy.
- Les journées Force Navale à Malmedy. Au cours de ces journées, réception de parrainage de l'équipage du Malmedy, concert par la musique de la FN, conférence, séance cinématographique, exposition de matériel de dragage, matériel naval, projection de diapositives etc...
- Renseignements complémentaires ; Syndicat d'initiative de Malmedy.
- 12 - 15 sep : tentoonstelling te Oostende.  
exposition à Oostende.

Wij nodigen al onze lezers uit, ter gelegenheid van deze manifestaties, contact op te nemen of herop te nemen met de ZM. Neptunus zal tegenwoordig zijn en U zal zich ter plaatse alle artikels van „boutique ” kunnen aanschaffen, zoals zichtkaarten, jaargangen van ons tijdschrift, zelfklevende aftrekplaatjes enz... Nous invitons tous nos lecteurs à prendre ou à reprendre contact avec la Force Navale à l'occasion de ces manifestations. Neptunus sera présent et vous pourrez ainsi vous procurer sur place tous les articles de la „boutique ” : cartes vues, collection de la revue, insigne autocollant etc...

28 oct-5 nov: deelname aan de 50-jarige herdenking van de oorlog '14-'18 op het Heyzelstadium te Brussel.

Participation aux journées du souvenir à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'armistice, au stade du Heyzel à Bruxelles.

Association Nationale des OR-FN  
Nationale Vereniging der RO-ZM  
CPF (r) Deseck R.  
26, avenue du lambeau  
RO Antwerpen  
84, Statielei  
Antwerpen - tel. 32 69 33  
RO West-Vlaanderen  
Sint-Paulusstraat 20  
Oostende  
ASSOCIATIONS D'ANCIENS F.N.  
VERENIGINGEN OUDGEDIENDE Z.M.  
Antwerpen  
Reynders H.  
Ferdinand Verbieststraat 48  
Antwerpen - Post Ekeren  
Brugge  
32, Scheepsdalelaan  
Brugge - tel. 050 / 366 73  
Bruxelles - Brussel  
39, rue de la loi - wetstraat  
Bruxelles 4

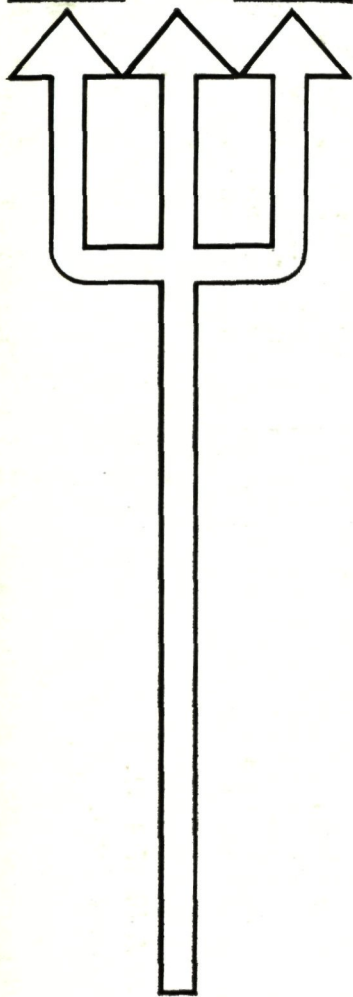
Bruxelles 15  
OR-RO Brabant  
57, rue Emile Semal  
La Hulpe - tel. 54 81 56  
Région carolorégienne  
45, rue de Bouffioulx  
Châtelet  
Brabant wallon  
50, rue de la limite  
Céroux - Mousty  
Kempen  
Cameynestraat 20  
Geel  
Gent  
131, kastanjestraat  
Gent - tel. 09 / 26 12 22  
Liège - Huy - Verviers  
5, rue hullos  
Liège  
Mons  
3, rue des violettes  
Mons - Borinage



**membres d'honneur - ereleden**

martin & c°, antwerpen  
de heer g. goossens, klein willebroek  
le commodore (e.r.) l. petitjean, woluwe sint - pierre  
m. s. stad gent - (plouvier maritime )  
m. s. stad antwerpen ( plouvier maritime )  
de heer r. de smul, ieper  
monsieur m. gillet, bruxelles  
verbroedering royal navy, oostende  
hoger technisch instituut, oostende  
de heer en mevr. j. buggenhout, koksijde  
reservedepot van nieuwpoot  
mijnenveegscentrum, oostende  
le docteur a. beernaerts, lasne  
l'administration communale de herve  
het gemeentebestuur van lokeren  
de heer f. deceuninck, commandant bij het zeewezen, oostende  
monsieur a. decourrière, bruxelles  
het gemeentebestuur van lier  
le capitaine de vaisseau poskin, bruxelles  
monsieur l. bouchons, heusy  
het gemeentebestuur van nieuwpoot  
de heer m. a. knuts, zuun  
le capitaine de vaisseau giancarlo bacci di capaci, attaché naval près  
l'ambassade d'italie, paris  
n.v. cie maritime belge ( lloyd royal ) s. a., antwerpen  
les établissements santé, bruxelles  
monseigneur cammaert, aumonier en chef des forces armées  
het gemeentebestuur van sint - kruis  
e. bogerd & cie, antwerpen  
le comité national de propagande maritime  
kapitein coppens, leopoldsborg  
maatschappij der brugse zeevaartinrichtingen  
het gemeentebestuur van heist a / zee  
hotel wellington n. v., oostende  
monsieur p. delahaye, bruxelles  
l'administration communale de charleroi  
de heer m. glorieux, burgemeester te spiere  
kolonel geneesheer e. de vlies, oostende  
generaal - majoor raemackers, oostende  
wed. laurent, blankenberghe  
l'administration communale de herstal  
de heer l. vanhoudt, schaerbeek  
n.v. armement deppe s. a., antwerpen  
madame j. pipijn, bruxelles  
officieren van nieuwpoot ( resdep )  
het gemeentebestuur van vilvoorde  
le capitaine - commandant médecin j. flahaut, den haan  
het gemeentebestuur van hasselt  
le lieutenant de vaisseau 1. cl (rés.) l. thibaut, dinant  
het gemeentebestuur van mechelen

# n



tweemaandelijks maritiem  
tijdschrift.

revue maritime bimestriel-  
le. éditeur : a.s.b.l. neptu-  
nus boîte postale 17  
oostende 1

uitgever : v.z.w. neptunus  
postbus 17 oostende 1

abonnement :

150 Fr. (gewoon - normal)

200 Fr. (steun - soutien)

300 Fr. (ere - honneur)

c.c.p. 17.55 société géné-  
rale de banque oostende  
cpt 40.07.79

p.r.k. 17.55 generale bank-  
maatschappij oostende  
rek. 40.07.79

politiek en confessioneel  
onafhankelijk

libre de toute attache po-  
litique ou confessionnelle.  
aangesloten bij de unie  
der belgische periodieke  
pers.

membre de l'union de la  
presse périodique belge.  
imprimé en belgique :

chez Imp. "De Vuurtoren"

tél. 059 - 751.32 à oostende  
in belgië gedrukt bij druk.

"De Vuurtoren" - tel. 059 -  
751.32 te oostende.

---

- neptunus 1968 -